OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI





BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 15 czerwca 1939 r.

Wychodzi 10, 20 i 30 każdego miesiąca.

NR. 17/232 20. VI. 1939.



LINIE REGULARNE GDYNI



PRZYJAZDY i ODJAZDY STATKÓW

Arrivals and sailings —— Příjezdy a odjezdy parníků —— Schiffsankünfte und Abfahrten
A hajók érkezése és indulása —— Sosirea și Plecarea Vaselor

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Redakcja i Administracja: Referat Prasowy al. 10 lutego 24 Telefon 39-31, w sprawie treści: telefon 20-34

Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Změny vyhrazeny — Änderungen vorbehalten — Változások fenntartásával — Modificari rezervate

A) PORTY WÓD EUROPEJSKICH

Porty Přístavy Ports Häfen Kikötök Porturi	Przyjazd Příjezd Arrival Ankunft Érkezés Sosire do Gdyni	Nazwa statku Jméno parníku Name of ship Schiffsname Hajónév Numele vasului	Odjazd Odjezd Sailing Abfahrt Indulás Plecare z Gdyni	Co ile dni Po kolika dnech Frequence in days Häufigkeit in Tagen A járatok sürüsége napokban Frequenta	Makler okrętowy Sprostředkovatel lodní dopravy Shipbroker Schiffsmakler A hajótársaság képviselöje Curtier maritim	Uwagi Poznámka Remarks Bemerkungen Megjegyzések Observatiuni
Finlandja Helsinki - Kotka	w porcie 25. 6.	Śląsk* Capella*	21. 6. 28. 6.	7	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
Turku, Mäntyluoto, Wasa	oczek. 3. 7.	Nurgis „	21. 6. 5. 7.	14		
Helsinki, Kotka, Viipuri	—	—	—	30	F. G. Reinhold Ltd.	
Turku	—	—	—	30		
Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik	—	—	—		Bergtrans Sp. z o. o.	Unieruchomiona do wiosny
Estonja Tallinn	w porcie 26. 6.	Śląsk* Capella*	21. 6. 28. 6.	7	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
	—	Skjoeld	26. 6.	14-21	F. G. Reinhold Ltd.	
Łotwa Riga - Liepaja	26. 6. 10. 7.	Arethusa „	29. 6. 13. 7.	7-14	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
Riga	26. 6. 3. 7. 10. 7.	Theseus Hector Nixe	26. 6. 3. 7. 10. 7.	7	Aug. Wolff, Sp. z o. o.	Ładunki kolejowe adresować Gdynia-Port. Wolny Obszar Celny, Cukroport V.
	—	Skjoeld	26. 6.	14	F. G. Reinhold Ltd.	
Niemcy (dostęp do Litwy) Memel (Klajpeda)	26. 6. 10. 7.	Arethusa „	29. 6. 13. 7.	14	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
	—	—	—	10-14	Bergtrans Sp. z o. o.	
	—	Skjoeld	26. 6.	10-14	F. G. Reinhold Ltd.	
Danja Copenhagen	21. 6. 28. 6. 5. 7.	Sleipner* „ „	22. 6. 29. 6. 6. 7.	7	F. G. Reinhold Ltd.	Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, wysp Faroer, New-Yorku i portów Morza Śródziemnego. Přímé sazby do provinciálních přístavů dánských, Islandu, ostrovů Farských, New Yorku a do přístavů Středozemního moře. Durchfrachten nach dänischen Provinzhäfen, Island, Faroerinseln, New York, Mittelmeerhäfen.
Aarhus-Odense	26. 6. 10. 7.	Helen „	26. 6. 10. 7.	14	F. G. Reinhold Ltd	Bezpośrednie frachty do zachodnich i północnych portów norweskich.
Szwecja Åhus, Malmö, Halmstad-Göteborg	20. 6. 3. 7.	Iwan	20. 6. 3/4. 7.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Göteborg - Malmö	25. 6. 9. 7.	Blenda „	28. 6. 12. 7.	14	Polska Agencja Morska	
Goteborg-Hälsingborg-Malmö	26. 6. 3. 7.	Egon* Libau	26. 6. 3. 7.	7	Behnke & Sieg Sp. z o. o.	Ładunki kolejowe adresować Gdynia-Port, pod statek:
Stockholm-Norrköping	25. 6. 9. 7.	Rozewie „	1. 7. 15. 7.	14	Polska Agencja Morska	Przyjmuje ładunki również do innych portów wschodniego wybrzeża Szwecji na południu od Stockholmu.
Stockholm - Kalmar	22. 6. 26. 6. 4. 7. 4. 7.	Hundvaag Marieholm* Marieholm* Hundvaag	22. 6. 26. 6. 4. 7. 4. 7.	10-14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Norwegja Oslo-Moss-Kambo-Drammen	26. 6. 3. 7. 10. 7.	Mailand Balzac Mailand	26. 6. 3. 7. 10. 7.	7-14	Bergtrans Sp. z o. o.	Towary na konosament przejściowy do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja) Islandji i wysp Färö
Stavanger-Bergen-Alesund-Trondheim	20. 6. 3/4. 7. 17. 7.	Jaederen Diana Jaederen	26. 6. 11. 7. 24/25. 7.	7-14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Niemcy Kiel - Holtenau	w porcie 27. 6.	Baltrover* Cieszyn*	22. 6. 28. 6.	14 14	United Baltic Corporation Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	
Hamburg	20. 6. 24. 6. 27. 6. 4. 7.	Margarete E. Russ Käte I. s. Bernhard I. s.	20. 6. nie ładuje 27. 6. 4. 7.	3-4	Ferdynand Prowe, Sp. z o. o. „ „ „	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą. Přímé sazby do všech přístavů zámořských, anglických, středozemního moře, a přístavů na Labi. Durchfrachten nach allen transatlantischen, englischen und Mittelmeer-Häfen und Elbenplätzen.
	29. 6. 16. 7.	Oksywie „	1. 7. 18. 7.	18	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	
Bremen	26. 6. 3. 7. 10. 7.	Theseus Hector I. s. Nixe	26. 6. 3. 7. 10. 7.	7	Aug. Wolff, Sp. z o. o.	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich i śródziemnomorskich.
Holandja Amsterdam	26. 6. 3. 7.	Statek	26. 6. 3. 7.	7	F. G. Reinhold Ltd.	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem, oraz do wszystkich portów zamorskich. Veškeré přístavy na Rýně a Mohanu, Přímé sazby do všech přístavů zámořských. Sämtliche Rhein- und Mainhäfen, Durchfrachten nach allen überseeischen Häfen.
Rotterdam	20. 6. 27. 6.	Chorzów Puck	21. 6. 28. 6.	7	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich. Přímé sazby do všech přístavů zámořských, a přístavů na Rýně. Durchfrachten nach allen transatlantischen Häfen und nach Rheinhäfen.
	25. 6. 9. 7.	Pax I. s.	25. 6. 9. 7.	14	Aug. Wolff, Sp. z o. o.	Ładunki kolejowe adresować: Gdynik-Port, Wolny Obszar Celny, Cukroport V.
	28. 6. 2. 7.	Butt Zander	28. 6. 2. 7.	14	Ferdynand Prowe Sp. z o. o.	
	23. 6.	Nordland	ok. 25. 6.	15	Polska Agencja Morska	
Belgja Antwerpen/Anvers	20. 6. 27. 6.	Hel Cieszyn*	21. 6. 28. 6.	7	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
	28. 6. 2. 7.	Butt Zander	28. 6. 2. 7.	10-11	Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, Wolny Obszar Celny, Cukroport V.
	ok. 30. 6. ok. 10. 7.	Bravore Ellavore	ok. 2. 7. ok. 12. 7.	14-21	Polska Agencja Morska	
	29. 6. 9. 7.	Vibeke Maersk Rita Mearsk	29. 6. 9. 7.	7-10	Bergtrans Sp. z o. o.	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek
Gent/Gand	29. 6. 16. 7.	Oksywie „	1. 7. 18. 7.	18	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	
Wyspy Brytyjskie	25. 6.	Lech*	29. 6.	14	Polsko-Bryt. Tow. Okręt.	
London	w porcie	Baltrover*	22. 6.	14	United Baltic Corporation	
Hull	18. 6. 25. 6.	Lwów* Lublin*	22. 6. 29. 6.	7	Polsko-Bryt. Tow. Okręt. „ „ „	
Manchester - Liverpool	23. 6.	Uffe	23. 6.	7	F. G. Reinhold Ltd.	
Leith-Grangemouth	— 30. 6.	Haarlem Statek	23. 6. 30. 6.	7	F. G. Reinhold Ltd.	Bezpośrednie frachty do wszystkich większych portów Szkocji, Anglji Północnej i Irlandji. Přímé sazby do Skotska, Severní Anglie a Irska. Durchfrachten nach Schottland, Nord-England und Irland.
Francja Havre	26. 6. 10. 7.	Warszawa* „	30. 6. 14. 7.	14	Polsko-Bryt. Tow. Okręt. „ „ „	
Dunkerque - Le Havre - La Rochelle-La Pallice-Bordeaux	25. 6.	Skjöld	26. 6.	21	F. G. Reinhold Ltd. „ „ „	
Porty zachodnio-śródziemnomorskie, portugalskie i marokkańskie	23. 6. —	Sicilia Castellon	— 25. 6.			
Marseilles - Genua - Livorno - Neapol - Catania - Messina - Palermo				14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Napoli - Livorno - Genova - Catania - Casablanca - Tanger - Ceuta - Melilla - Oran - Algier - Tunis - Marseille	—	—	—	20-35	F. G. Reinhold Ltd	
Genova, Napoli, Catania, Messina, Palermo, Fiume, Bari	10. 7.	Kraków	16/17. 7.	10-20	Rothert & Kiłaczycki	
Pasajes - Bilbao - Santander - Musel (Gijon), La Coruna - Vigo Oporto - Lissabon - Huelva - Cadiz - Sevilla	23. 6.	Ceuta	23. 6.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Porty Sycylji	—	—	—	14	Polska Agencja Morska	
Agadir - Mogador - Saffi - Mazagan - Casablanca - Fedhala - Rabat - Port Lyautey - Larache - Tanger - Ceuta - Gibraltar - Villa Sanjurio - Melilla - Nemours	23. 6.	Ceuta	23. 6.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Porty wschodnie Śródziemn. Morza Alger-Alexandria-Haifa-Jaffa-Beyrouth-Pireus-Istanbul-Izmir-Bourgas Malta, oraz do Salonik	— ok. 9. 7. ok. 15. 7.	Vikingland* Ruth Lewant* Wisła	26. 6. 22/25. 6. ok. 13. 7. —	7 (R & K) (R & K)	Bergtrans Sp. z o. o. dla statków Lewant i Lechistan; Rothert & Kiłaczycki	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów Morza Czarnego. Přímé sazby do všech přístavů Černého moře. Durchfrachten nach allen schwarzmeerischen Häfen

B) PORTY DALSZE

Porty	Przyjazd	Nazwa statku	Odjazd	Co ile dni	Makler okrętowy	Uwagi
Ameryka Północna New-York	w porcie 29. 6. 11. 7. 22. 7. 14. 8. 1. 9.	Batory○ Piłsudski○ Batory○ Piłsudski○ Batory○ Piłsudski○	20. 6. 1. 7. 23. 7. 11. 8. 24. 8. 4. 9.	14	Gdynia Ameryka Linie Żegl. S.A. Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek G-Am., m/s:	Uwaga: Odjazdy z Gdyni następują o godz. 20. Na konosamenty bezpośrednie z przeładunkiem w N. Yorku do portów meksykańskich i miejscowości wewnątrz kraju (Meksyk) oraz do portów Ameryki Centralnej przyjmuje towary Polska Agencja Morska.
	28. 6. 15. 7.	Vigilant Vigrid	12. 7. 22. 7.	20-30	Polska Agencja Morska	
New-York - Philadelphia	— — 24. 6. 30. 6. 8. 7.	Scanpenn* Mormacport Scanstates* Donald Mc Kay* Scanmail*	20. 6. 27. 6. 4. 7. 8. 7. 18. 7.	7	American Scantic Line	Przyjmowanie towarów za konosamentami bezpośrednimi z przeładunkiem w New Yorku do portów meksykańskich, Hawany i Indii Zachodnich, Ameryki Centralnej i Południowej oraz portów położonych na wybrzeżu Oceanu Spokojnego Ameryki Północnej, Centralnej i Południowej. Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port Centralny.
Boston	—	—	—	30	American Scantic Line	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port Centralny.
Baltimore	— —	Scanpenn* Scanstates*	20. 6. 4. 7.			
Baltimore, Norfolk	—	—	—			
Boston, Wilmington	—	—	—			
Wilmington	—	Mormacport*	27. 6.			
Halifax (Canada)	— — — —	Batory○ Piłsudski○ Batory○ Piłsudski○	20. 6. 1. 7. 23. 7. 11. 8.	14	Gdynia Ameryka Linje Żegl. S.A.	
Porty Golfu (zat. Meksykańska) New Orleans - Galveston - Houston	28. 6. 15. 7.	Vigilant Vigrid	13. 7. 22. 7.	20-30	Polska Agencja Morska	Uwaga: Statki ładują również do Nowego Yorku.
	—	—	—	20-30	Polska Agencja Morska	
Savannah, Jacksonville, Havana, Vera Cruz, N. Orleans, Galveston, Houston	20. 6. 20. 6. 30. 6. 1. 7. 14. 7. 25. 7.	Korsholm Trolleholm Tatra Uddeholm Taurus Kexholm	— — — — — —	14-30	Bergtrans Sp. z o. o.	
Wyspy oceanu Atlantyckiego Canary-Islands (Wysp. Kanaryjskie) Las Palmas, Santa Cruz de Tenerifa, Santa Cruz de la Palma	23. 6.	Ceuta	23. 6.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Ameryka Południowa, Wsch. Wybrzeże Rio de Janeiro-Santos-Victoria-Buenos Aires	— 8. 7. 17. 7. 5. 8.	Angra Mercator Bore X Bore VIII	30. 6. — — —	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
	— 4. 8. 30. 8. 15. 9.	Stalowa Wola Chrobry○ Sobieski○ Morska Wola Chrobry○	ok. 10. 7. 29. 7. 26. 8. 10. 9. 23. 9.	15-35	Rothert & Kiłaczycki Dla pasażerów, bagaży i poczty: Gdynia Ameryka Linje Żegl. S.A.	Uwaga: Odjazdy z Gdyni następują o godz. 15. Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek:
	— 24. 6. 4. 7.	Kronpr. Margareta Venezuela Pedro Christophersen	26/30. 6. ok. 8. 7.	10-30	Ocean. Ag. Okręt. Sp. z o. o. Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, Wolny Obszar Celny, pod m/s:	
Pacyficzne Wybrzeże Ameryki Poł. Buenaventura, Guayaquil, Callao, Arica, Antofagasta, Valparaiso	—	—	—	30	Bergtrans Sp. z o. o.	
Morze Czerwone - Zatoka Perska Port Said, Suez, Jeddah, Port Sudan, Hodeidah, Aden, Muscat, Bunder Abbas, Lingah, Bahrein, Bushire, Koweit, Bandar Shahpour, Khoramshahr, Busra	—	Statek	początek VIII	30-60	Bergtrans, Sp. z o. o.	
Daleki Wschód Penang-Port Swettenham-Singapore-Hongkong-Shanghai-Kobe-Yokohama (Takao-Hankow-Tsingtau-Tientsin-Dairen)	— — —	Perseus Theseus Philoctetes	26/27. 6. 15. 7. 24/25. 7.	10-15	Polska Agencja Morska	Adres kolejowy: Gdynia-Port Wolny Obszar Celny, Magazyn Nr 8. Dla drobnicy: Gdynia-Port Dworzec Morski, Nabrzeże Holenderskie.
Afryka Południowa Cape Town, Mossel Bay, Algoa Bay, East London, Durban	24. 6. 14. 7. 24. 7. 24. 8. 25. 9.	Gullmaren Kaaparen Klipparen Vaalaren Gullmaren	24. 6. 14. 7. 24. 7. 24. 8. 25. 9.	30	Bergtrans Sp. z o. o.	
Indje Brytyjskie Tuticorin, Rangoon, Chittagong, Madras, Tantesanturai	— —	— „fels" —	1/10. 7. 1/10. 9.	20-40	Rothert & Kiłaczycki	

*) Miejsca dla pasażerów — Gelegenheit für Passagiere — Místa pro cestující.
*) Lehetöség utasok részére — Locuri pentru pasageri

○) Pasażerskie statki transatlantyckie, przewożące również towary.
○) Tengerentúli személyszállító hajók, melyek árut is felvesznek — Transatlantice pentru pasageri transportând și marfuri.

Druk. „Grafia" w Gdyni, tel. 10-50

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** — Redaktor odpowiedz.: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 15 czerwca 1939 r. | NR 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półr. 9 zł, za granicą 15 zł — **Konto P. K. O. Nr 803.168.** — Cennik ogłoszeń na żądanie.

WZMOŻENIE PRACY POLSKI NA ODCINKU MORSKIM

Gdy w jesieni ubiegłego roku na tle wrześniowego kryzysu politycznego b. Republiki Czecho-Słowackiej, po zajęciu Sudetów przez Rzeszę Niemiecką a w przededniu powrotu Zaolzia do Polski omawialiśmy sytuację na naszym odcinku gospodarczo-morskim — stwierdziliśmy, że nie wpłynął on hamująco na normalny tryb pracy obydwu portów polskiego obszaru celnego nad Bałtykiem i to wbrew szerzonej przez pewne nieprzyjazne nam czynniki zagraniczne — paniki, mającej na celu poderwanie zaufania zwłaszcza do sprawności portu gdyńskiego. W ciężkich chwilach kryzysu czecho-słowackiego Gdynia pracowała normalnie, obsługując należycie swe bliższe oraz dalsze zaplecze, do którego należą również kraje Basenu Dunajowego. Toteż w wyniku postawy naszej oraz kupieckiego zachowania się polskich sfer portowych, mimo przeobrażeń struktury polityczno-gospodarczej, jakim uległa północna część wymienionego Basenu Dunajowego, port gdyński nieznacznie odczuł pewien ubytek w tranzytowych transportach towarowych, które częściowo ponownie powróciły na swój dawny i wypróbowany szlak przepustowy, choć ostatnio opłaty za ich przewóz wywołują trudności rozrachunkowe, od uregulowania których zależy dalsza obsługa tego tranzytu przez aparat transportowy gdyński. Dodać do tego należy, że z wiosną br. po uzyskaniu wspólnej granicy polsko-węgierskiej rozszerzyły się za to ramy tranzytu węgierskiego, który w 1938 r. osiągnął zadawalające wyniki.

Jeśli chodzi o nastroje, to obecna sytuacja międzynarodowa podobna jest częściowo do chwil kryzysu politycznego, przeżywanego w Europie w jesieni ub. roku. Znana mowa kanclerza Hitlera oraz stanowcza odpowiedź, udzielona mu przez Min. Becka, podczas której padły twarde i niewzruszone słowa żołnierskie, że „od Bałtyku Polska odepchnąć się nie da" sprawiły, że Pomorze wraz z wybrzeżem polskim nad Bałtykiem oraz jego stolicą Gdynią, stało się przedmiotem wzmożonych zainteresowań opinii publicznej nie tylko Polski, ale i całego świata. Oczy wszystkich śledzą dziś uważnie każdy przejaw życia i działalności, która zwłaszcza na odcinku gospodarczym jest słusznym potwierdzeniem istoty pojęcia, że Pomorze jest dla Rzeczypospolitej niezmiernie ważną częścią składową organizmu gospodarczego.

Z przytoczonych wyżej względów wydaje się przeto za rzecz wskazaną przedstawić, jak się w obliczu przeżywanej „wojny nerwów" zachowuje polskie wybrzeże z Gdynią na czele. Przedstawienie stanu faktycznego pozwoli bowiem na prezkreślenie tendencyjnych plotek, jakie napotyka się znowu na niekorzyść portu gdyńskiego, a posiadających niewątpliwie źródło u zawistnych konkurentów polskiego portu.

Nasamprzód stwierdzić należy, że normalny tok pracy gdyńskiego aparatu portowo-handlowego nie tylko nie ulega w najmniejszym stopniu jakimkolwiek wpływom ubocznym, lecz przeciwnie ostatnie tygodnie przyniosły nowe pozytywne osiągnięcia na odcinku pracy przeładunkowej. W maju rb. zdobyła mianowicie Gdynia nowy rekord w zakresie obrotów towarowych, które wyniosły 941.043 ton, co w stosunku do 838,874 ton w kwietniu rb. oznacza wzrost ogólnych obrotów portu o 28,8%. Poprzedni rekord miesięcznych obrotów portu gdyńskiego zanotowano w lipcu 1938 r. z cyfrą 881,020 ton.

Niezależnie od obrotów zamorskich portów, poważny wzrost wykazały w maju rb. również obroty z wnętrzem kraju drogą wodną, wyrażając się cyfrą ca 13.500 ton. W porównaniu do kwietnia rb. oznacza to blisko 50% nadwyżki. W przewozach towarowych na polskich drogach śródlądowych najpoważniejszą pozycję stanowiły przy tym transporty w przywozie do Gdyni.

Dla podkreślenia normalnych warunków, a właściwie stale rozszerzających się możliwości dalszego ożywienia pracy na odcinku gospodarczo-morskim, przytoczyć należy wreszcie jeden rekord, odnoszący się do ruchu statków w porcie. Otóż w dniu 30 maja rb. Gdynia osiągnęła rekordową ilość 120 statków, znajdujących się jednocześnie w porcie. Poprzedni rekord w tym zakresie ustanowiony dnia 19 maja rb. wyrażał się liczbą 101 statków.

Podobny do Gdyni rekord obrotów towarowych, wykazał również drugi port polskiego obszaru celnego — Gdańsk, który osiągnął w kwietniu rb. 731.323 ton, co w stosunku do 614.102 ton w marcu rb. oznacza wzrost ogólnych obrotów portu o 19,1%. Jest to wynik nienotowany od r. 1932, a przekraczający nawet najwyższą średnią miesięczną okresu najsilniejszego rozwoju portu gdańskiego w latach 1927—1931. Nieco mniejsze, jednak wcale zadowalające rezultaty dały także obroty towarowe Gdańska w maju rb., które w porównaniu do obrotów z maja 1938 r. wykazują wzrost o 17,7%.

Obydwa porty p. o. c. Gdynia i Gdańsk mogą się poza tym wykazać jeszcze innymi osiągnięciami na poszczególnych odcinkach swej pracy, jak np. w eksporcie węgla kamiennego który w związku z pomyślną koniunkturą na światowym rynku węglowym, osiągnął w pierwszej połowie maja rb. przeciętną wysyłkę dzienną w ilości 57.000 ton, wobec 53.000 ton w połowie kwietnia rb. W wymienionej nadwyżce eksportowej partycypowały obydwa porty, przy czym Gdańsk w zakresie wywozu węgla polskiego za granicę za cały miesiąc maj br. osiągnął nowy rekord, wywożąc o 116.439 ton więcej, jak w tym samym okresie 1938 r.

Na marginesie warto tu zaznaczyć, że również niektóre inne porty Bałtyku, głównie szwedzkie, osiągnęły ostatnio wzrost obrotów towarowych oraz ruchu okrętowego doprowadzając, jak np. w Sztokholmie do przepełnienia magazynów wolnocłowych towarami, co w konsekwencji ma doprowadzić do rozbudowy wolnej strefy tamtejszego portu.

Dopełnieniem sytuacji oraz dowodem pomyślnego rozwoju naszego życia gospodarczego nad Bałtykiem, jest niewątpliwie także stały wzrost tonażu polskiej floty handlowej. Stan naszej floty handlowej na dzień 30 maja 1939 r. po włączeniu do rejestru taboru pływającego przybyłych ostatnio nowozakupionych względnie nowo wybudowanych jednostek s/s „Narocz“, s/s „Wigry“, m/s „Morska Wola“, m/s „Stalowa Wola“ i m/s „Sobieski“, przekroczył już 125.000 TRB. Ponieważ w budowie znajduje się jeszcze 10 jednostek o pojemności ca 25.000 TRB, z których większość zostanie oddanych do eksploatacji w ciągu bieżącego roku, tonaż polskiej floty handlowej wzrośnie przypuszczalnie pod koniec 1939 r. do ca 150.000 TRB.

Nowy ten poważny wkład do polskiej gospodarki morskiej, powiększający o 30% tabor naszej floty handlowej na przestrzeni stosunkowo niewielkiego okresu czasu, dowodzi o zdecydowanej woli stałego zwiększania zasięgu eksploatacji morskich szlaków komunikacyjnych, wiążących nasze porty bałtyckie z całym światem.

O dobrych nastrojach i bezpieczeństwie na polskim wybrzeżu, gdzie jak wyżej przedstawiliśmy — panuje niezmącone, a wciąż wzrastające natężenie pracy — świadczyć może także dodatnio niesłabnący przypływ wycieczek z głębi kraju, które w ciągu ostatnich dwóch tygodni dały Gdyni 10.000 osób.

Na zakończenie przypomnieć jeszcze warto o nieustającym ruchu budowlanym, obejmującym m. in. inwestycje przemysłowe, jak i o pracach, związanych z budową kanału przemysłowego w porcie oraz o działalności Stoczni Gdyńskiej, na której wykonuje się obecnie pierwszy polski statek handlowy s/s „Olza".

Wszystko to, poza normalnym tętnem pracy na poszczególnych jej odcinkach w Gdyni i na wybrzeżu, świadczy dobitnie o rosnącym potencjale gospodarczym Polski nad Bałtykiem.

Edm. Urbański.

POMORSKA RADA GOSPODARCZA

Inauguracyjne posiedzenie Pomorskiej Rady Gospodarczej, odbyte w dniu 3 czerwca 1939 r. w obecności Pana Wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, było dla Pomorza wydarzeniem dużej wagi. nie tylko dlatego, że rozpracowano bardzo szczegółowo szereg pierwszorzędnych problemów gospodarczych z zakresu elektryfikacji, komunikacji i turystyki, ale przede wszystkim dlatego, że powstanie Rady Gospodarczej da możność uzgodnienia poglądów pomorskich sfer gospodarczych na ogólne zagadnienia gospodarcze Pomorza i sformułowanie tych opinij dla Pana Wojewody Pomorskiego, a w razie potrzeby dla ustalenia potrzeb Pomorza w ramach ogólnych planów gospodarczych całego państwa. Obecność Pana Wicepremiera i jego świadome moralnej siły narodu oraz zdrowego optymizmu przemówienie, znalazło w sercach całej Polski a szczególnie Pomorza, najgłębszy rezonans i stało się raz jeszcze bodźcem do zwiększenia wysiłków.

Nie ulega także kwestii, że Pomorska Rada Gosuodarcza, powołana do życia w dniu 3 czerwca rb. przez Wojewodę Pomorskiego p. Ministra Raczkiewicza różni się tym od swojej poprzedniczki z r. 1930, że oparta o samorządy gospodarcze i terytorialne oraz naczelne organizacje gospodarcze Pomorza, w strukturze swojej ma podstawy, rokujące lepsze spełnienie zakreślonych zadań. Położenie nacisku na koordynację prac ma w naszych warunkach znaczenie zasadnicze i rokuje Radzie harmonijną współpracę wszystkich do tego powołanych czynników, wykluczając dublowanie prac. Fakt, że wszystkie samorządy wniosły do obrad Pomorskiej Rady Gospodarczej swój udział wydaje się wskazywać właściwą drogę dla dalszego toku prac Rady.

Głos Pomorza trafiał częściej do serca, niż do przekonania; podnosił to zresztą w przemówieniu swoim Pan Wicepremier, gdy wspomniał wyraźnie, że „ciężki kryzys, jaki przechodziło Pomorze przez szereg lat, nie był dostatecznie silnie w Polsce oceniany i rozumiany".

Oczywiście potrzeby wszystkich województw są olbrzymie i Rząd musi z równą życzliwością roztrząsać potrzeby poszczególnych regionów, a jednak Pomorze upiera się przy tym, aby głos tej ziemi, która była i będzie łącznikiem Polski ze światem, znajdował w Rządzie najgłębszy rezonans.

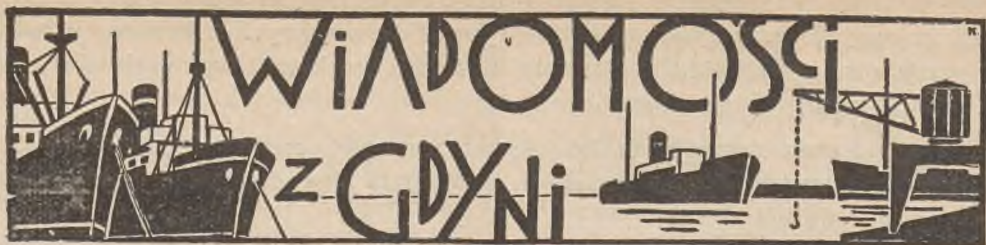
Pan Wicepremier Kwiatkowski podniósł wyraźnie, że Pomorze ma nie tylko warunki, niezbędne dla rozwoju gospodarczego, ale nadto — przez swoje położenie geograficzne — posiada warunki szczególne do odegrania czołowej roli w rozbudowie produkcji eksportowej Polski.

Wobec takiego oświadczenia p. Wicepremiera Kwiatkowskiego sfery gospodarcze Pomorza mogą liczyć nie tylko na życzliwość, ale i na konkretne poparcie ze strony Rządu Rzeczypospolitej. Słowo „poparcie" nie oznacza w tym wypadku mylnej definicji, że zrobi to wszystko za nas Rząd — przeciwnie — nowopowstała Pomorska Rada Gospodarcza liczy tylko na własny wysiłek społeczeństwa pomorskiego, zakładając, że wysiłek ten również zależny jest od atmosfery, względnie od pomocy, mogącej realizację tego wysiłku przyśpieszyć.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni wniosła do tej pracy w okresie organizacyjnym wszystkie te elementy, które z punktu widzenia potrzeb przemysłu i handlu pomorskiego sama u siebie już przepracowała, szczególnie w zakresie komunikacji, co z natury rzeczy najbardziej interesuje kupca i przemysłowca.

W związku z tym pozostaje też poważny udział przedstawicieli Izby Gdyńskiej w składzie samej Rady Gospodarczej, jak i jej prezydium.

W wyniku wyborów do prezydium Rady, na wniosek Pana Wojewody Min. Raczkiewicza weszli pp. senator Ślaski, jako przewodniczący, inż. Namysłowski, jako wiceprzewodniczący i dyr Kulikowski, jako sekretarz generalny. Poza tym w skład Rady wybrano 21 przedstawicieli sfer gospodarczych samorządowych Pomorza, w tej liczbie Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Stanisława Tora, Dyrektora Izby mgr. J. Kawczyńskiego i Wicedyrektora Izby T. Marchlewskiego.



PRACA MAKLERÓW GDYŃSKICH W MAJU 1939 R.

W ciągu maja br. gdyńskie firmy maklerskie klarowały łącznie 623 statki o pojemności 634.182 nrt. na wejściu i 605 statków o pojemności 610.572 nrt. na wyjściu.

Na poszczególne przedsiębiorstwa maklerskie przypadają następujące ilości oraz tonaż klarowanych statków:

	Nazwa firmy	Ilość statków na wejściu	Ilość statków na wyjściu	N. R. T. na wejściu	N. R. T. na wyjściu
1	Polskarob	146	150	191,297	186,874
2	Bergtrans	112	108	95,273	91,885
3	Polska Agencja Morska	88	80	71,754	68,209
4	Rothert i Kiłaczycki	43	38	38,824	36,142
5	Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe	5	4	38,890	32,540
6	Progress	33	35	21,674	31,966
7	F. G. Reinhold	32	34	25,788	26,513
8	Behnke i Sieg	26	26	22,164	21,783
9	American Scantic Line	7	7	21,971	21,971
10	Polbryt S. A.	21	18	16,757	13,747
11	Żegluga Polska S. A.	31	26	16,967	13,368
12	M. Z. Cedro et Co	14	17	12,365	14,317
13	Rummel i Burton	24	16	15,825	10,054
14	Oceaniczna Ag. Okrętowa	4	5	17,054	14,147
15	Polska Zjedn. Korp. Bałt.	3	3	0,942	9,042
16	Ferd. Prowe	15	14	5,919	5,689
17	Pantarei S. A.	5	6	5,148	6,251
18	Aug. Wolff et Co	9	8	3,167	3,027
19	Korab	4	4	473	473
20	Mewa	—	6	—	474
21	Pomorze	1	—	130	—
	razem	623	605	634,182	610,572

SYTUACJA NA POLSKIM RYNKU FRACHTOWYM W MAJU 1939 R.

Podobnie, jak w kwietniu, również i w maju br. rynek frachtowy pozostawał pod wpływem naprężonej międzynarodowej sytuacji politycznej. Sytuacja na rynkach frachtowych jest spokojna. Tonaż nadal przesuwa się na Bałtyk po drzewo z portów Finlandii i Szwecji. Zainteresowanie armatorów w ruchu dalekomorskim ostatnio osłabło, albowiem nastąpiło odprężenie z Ameryki Poł. i większa ilość statków została naprzód zakontraktowana. Obecnie łatwiej już uzyskać tonaż z Ameryki Poł. Słabe zainteresowanie armatorów w kierunku na morze Śródziemne. Zauważono intensywny ruch drzewa i apatytów z morza Białego przy niewystarczającym pokryciu powrotnych ładunków, jak np. węgiel do Norwegii półn.

Zboże.

Eksport zboża z Gdyni/Gdańska do Belgii i Holandii był stosunkowo nieduży i frachtowanie odbywało się głównie przez linie regularne, które otrzymywały fracht od sh 3/3 do 3/6 gold od 1000 kg. Za partie 150 ton do Danii płacono RM 4,50. Frachtowanie dodatkowego tonażu nie miało miejsca.

Mąka pastewna.

Dość ożywiony był eksport mąki pastewnej do Anglii, dokąd frachtowano partie od 500/1000 t.

Makuchy.

Wobec letniego okresu nawigacji zanotowano silne zainteresowanie armatorów ładunkami makuch z Gdyni lub Gdańska do Danii po frachcie — przy partii 150 ton, 8/— do jednego portu N. Aarhus plus 1/— za każdą dodatkową opcję, do Szwecji poł. 8/6, do Holandii za partię 2/4000 po Hfl. 4,25. Z zagranicznych notowań zauważono znaczne zapotrzebowanie tonażu z Francji poł. do Skandynawii po 19/— przy partii 1/2000 ton.

Drzewo.

Eksport drzewa z Gdyni i Gdańska koncentrował się głównie na Londyn i wschodnie wybrzeże Anglii, przy czym stawki frachtowe za D. B. B. wynosiły sh 30/— do 32/— za std., za drzewo twarde obrzynane sh 45/— a nieobrzynane sh 50/—. Stawki frachtowe na zachodnie wybrzeże Anglii kształtują się mniej więcej o sh 5/— drożej. Eksport drzewa z Gdyni był podobnie jak w zeszłym miesiącu sprawozdawczym bardzo ożywiony. Obydwa porty p. o. c. wykazują dostateczne zapotrzebowanie na tonaż. Armatorzy oferują stawki minimalne wobec dobrze płatnych stawek frachtowych z Finlandii i Szwecji. Tonaż wystarczający.

Cukier.

Armatorzy interesują się specjalnie zafrachtowaniem tonażu z Gdyni lub Gdańska do Finlandii, kwotując 6/— do 6/6 przy partii 1200 ton. Ostatnio oferowano tonaż na partię ca 2000 ton do portów Francji poł. po stawce 9/—. Z zagranicznych notowań zauważono znaczny ruch w ładunkach cukru. Zanotowano z Gulfu do Kontynentu po 20/— oraz z Indyj do Anglii po 26/— za tonę.

Węgiel.

Na ogół sytuacja słaba, zwłaszcza do Szwecji i Finlandii stawki zwyżkowały. Obecnie można uzyskać tonaż ca 2/3000 ton do środk. Szwecji po 4/3, po poł. Finlandii po 4/6. Najlepsze frachty uzyskano ostatnio do Holandii przy partii 3/4000 ton po 5/9. Na morze Śródziemne, do Aleksandrii, płacono ostatnio 12/— przy 4000 ton.

Eksport węgla jak w poprzednich miesiącach sprawozdawczych obejmował głównie kierunki na zachód a mianowicie: do Belgii, Francji i Holandii. Stawki frachtowe poszły w dalszym ciągu w górę i kształtują się obecnie na następującym poziomie:

	od 3000 t.	około 2000 t.
do Amsterdamu	sh 5/9 do 6/—	6/6
do Rotterdamu	sh 5/9	6/3
do Antwerpii/Gandawy	sh 5/—	5/6
do Rouen	sh 6/9	7/— do 7/3
do Nantes	sh 7/6	8/—
do Bordeaux	sh 7/9	8/3 do 8/6
do Bayonne	sh 8/—	8/6 do 9/—

Wywóz węgla do Szwecji uległ pewnemu zmniejszeniu. Ponieważ jednak dawał się odczuć brak tonażu, przeto za statek wielkości około 3000 t. płacono do zachodniej Szwecji sh 4/6 do 4/9 a do Sztokholmu sh 4/9 do 5/—.

Na morze Śródziemne było stosunkowo dużo ładunków, które głównie kierowały się do następujących portów:

od 2000 do 2500 t. — 2 porty Południowej Francji sh 13/— do 13/6, Algier albo Bona sh 12/9. Malta sh 13/—

od 6/7000 t. — Piraeus sh 12/— do 12/3, Susak sh 12/— do 12/3, Aleksandria sh 12/6, Port Said sh 13/—.

Do Ameryki Południowej jak zwykle frachtowano jedynie do Buenos Aires, przy czym za statek wielkości 6/7000 t. płacono sh 15/— od t.

Cement.

Uzyskanie małego tonażu w obrębie Bałtyku nie napotyka na trudności. Notowanie orientacyjne przy partii 2/300 ton z Gdyni do Łotwy 6/6, do Estonii i Finlandii 7/—, do Szwecji poł. 6/—,środk. 6/6, półn. 7/—. W ruchu dalekomorskim oferowano tonaż do San Juan, Puerto Rico. 12/— fio & s., do Wenezueli 15/— fio & s., do Capetown 12/— fio & s.

Do zanotowania jest korzystny fakt ożywienia się eksportu cementu z Gdyni, skąd zafrachtowano liczne ładunki, głównie na morze Śródziemne i do Ameryki Północnej.

Glukoza.

Sprzedano ostatnio znaczną partię, 200 ton glukozy w beczkach do Londynu, pokrywając tonaż po 16/—.

Śledzie.

W najbliższym czasie oczekuje się rozpoczęcia sezonu importu śledzi, przy czym szczególnie zwiększony ma być import z Anglii. Notowania orientacyjne na szybkobieżne motorowce ca 300/400 t. z Gr. Yarmouth do Gdyni wynoszą lumpsum Hfl. 1700,— fio & s., z Holandii Hfl. 1600,—.

Złom.

Wobec sezonu drzewnego z Bałtyku, tonaż z morza Północnego i Francji chętnie przesuwa się na Bałtyk. Ostatnio frachtowano z Holandii do Gdyni lub Gdańska partię ca 1500 ton po 6/9 f. i. o. & s., z Rouen 2/3000 t., 7/9 St. Nazaire i Bordeaux ca 3000 ton po 8/6. Z rynków zagranicznych zauważono znaczne ilości ładunków z Ameryki Pół. do Anglii, za które płacono przy 7000 ton 18/—. oraz do Japonii przy 8000 ton po 21/— fio & stowed. Wobec możliwości frachtowania złomu z morza Śródziemnego orientacyjnie notowano przy partii 15/2500 ton z poł. Francji do Gdyni lub Gdańska 11/— f. i. o. & s., z Afryki płn. 12/— fio & s.

Fosfaty.

Stawki frachtowe z morza Śródziemnego zniżkowały. Płacono Bona/Anglia 9/6 za 4000 ton, Sousse/Holandia, 5000 ton po 9/—, orientacyjnie notowano do Gdyni 4/5000 ton po ca 10/—.

Ruda, piryty, apatyty itp.

Eksport wspomnianych ładunków z morza Białego, Czarnego, Śródziemnego jest nadal ożywiony.

Szwecja. Ładunków ostatnio nie zauważono. Notowano orientacyjnie Lulea/Gdynia lub Gdańsk, ładunki prompt ca 2/3000 ton. po Skr. 3, 15 fio.

Morze Białe. Z Murmańska zakontraktowano ostatnio znaczne ilości apatytów lub koncentratów na statki 3/4000 ton po 8/6 fio & s. do Gdyni.

Belgia, Holandia. Spodziewane są w najbliższym czasie znaczne partie rudy przeładowane ze statków oceanicznych, na które notowano orientacyjnie na 1500/2500 ton do Gdyni lub Gdańska 5/— f. i. o. & stowed.

Francja pół. Ostatnio kwotowano na partię ca 2500 ton rudy z Rouen do Gdyni lub Gdańska 5/6 fio & s., dotychczas bez pokrycia.

Hiszpania. Partie 3500/4000 ton z Bilbao do Gdyni lub Gdańska na czerwiec można pokryć po 8/6 do 9/—. Ostatnio zafrachtowano Bilbao/Ymuiden 2000 ton po 7/—. Z Hiszpanii poł. można zafrachtować tonaż po 10/— 11/—.

Morze Śródziemne. Zauważono znaczne ładunki rudy z Bona do Anglii, Holandii i Belgii na statki ca 7000 ton po 7/—. Notowano orientacyjnie do Gdyni lub Gdańska partię 3500 ton po 9/6.

Morze Czarne. Z Poti zauważono ostatnio kilka ładunków po ca 7000 ton do Ameryki Pół. po 12/6. Ostatnio notowano do Gdyni lub Gdańska 11/— fio & stowed.

Indie Bryt. Ostatnio frachtowano z Vizagapatam do Anglii 8000 ton rudy manganowej po 22/—.

Ameryka Poł. Ostatnio frachtowano z Rio do Gdyni lub Gdańska 2 statki, każdy po ca 7000 ton, po 16/— i 16/3 fio, z załadunkiem czerwiec/sierpień. Obecnie można uzyskać ten sam tonaż po 15/— fio na czerwiec.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w maju bieżącego roku 136.509 ton towarów wobec 147.509 t. przewiezionych w maju ubiegłego roku, oraz 131.276 t. z maja r. 1937. Wzrost znaczenia przewozów, jak widać, jest stosunkowo nieznaczny, lecz to tylko jeśli się nie uwzględni wartości przewiezionych towarów: zmniejszenie przewozów trampów na statkach Żeglugi Polskiej w maju br. o blisko 16 tys. ton (masowe towary), przy równoczesnym zwiększeniu przewozów na liniach tego towarzystwa o blisko 4 tys. ton (w tym drobnica!), oraz zwiększenie przewozów Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (głównie drobnica!) o prawie 4 tys. ton są wymowną ilustracją polepszenia wartości przewozów pod polską banderą w miesiącu sprawozdawczym względem odpowiednich miesięcy lat poprzednich. Ilościowo przewozy wzrosły nieznacznie, jednak znaczenie faktycznego wzrostu przy równoczesnym spadku przewozów masowych towarów na statkach, jest duże.

Z ogólnych przewozów 111.554 t. (V 1938: 86.889,6 t.) przypadło na towary eksportowe, 35.665 t. (48.400,7 t.) na importowe, 695 ton (284 t.) na tranzyt morski i 8.595 t. (11.949,5 t.) na towary przewiezione między portami obcymi. Mamy więc wyraźne nasilenie kierunku eksportowego.

Żegluga Polska S. A. przewiozła 65.784 t. towarów, wobec 73.512,3 t. z maja ub. roku. W tym było ładunków eksportowych 41.345 t. (37.772,6 t.), importowych 22.079 t. (32.091,7 t.), w tranzycie morskim 695 t. (284 t.), w przewozach między portami obcymi 1.665 t. (3.364 t.) Spadek importu wobec odpowiedniego miesiąca ub. roku tłumaczy się wyłącznie zmniejszeniem importu masowych towarów w grupie trampów tego towarzystwa.

L i n i e Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 41.970 t. towarów (V 1938: 33.978 t.), w tym eksportu 25.771 t. (18.870 t.), importu 13.659 t. (14.104 t.) tranzytu morskiego 695 t. (284 t.), przewozów między portami zagranicy 1.665 t. (720 t.) Szczególnie wydatnie wzrósł więc na liniach towarzystwa eksport.

T r a m p y Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 23.814 t. towarów (V 1938 r: — 39.534,3 t.), w tym eksportu 15.574 t. i to wyłącznie węgla (V 1938: — 18.987,7 t.) przewozów między portami obcymi nie było (V 1938: — 2.644 t.)

Import składał się z 5.590 t. rudy żelaznej i 2.650 t. złomu. Na zmniejszenie działalności trampów wpływało, jak i poprzednich miesięcy, zatrudnianie ich jako statków zastępczych i dodatkowych na liniach regularnych towarzystwa.

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe (Polbryt) przewiozło 13.020 t. towarów, wobec 9.329 t. w maju 1938 roku, w tym w eksporcie 7.948 t. (6.419 t.), w imporcie 5.072 t. (2.910 t.) Na zwiększenie pozycji importowej wpłynęło przybycie parowca „Lida“ tego towarzystwa z ładunkiem $1\frac{1}{2}$ tys. ton orzechów palmowych i kakao z pionierskiej podróży do Zachodniej Afryki.

N a liniach angielskich towarzystwo przewiozło 11.264 t. towarów (V 1938: 9.194 t.), w tym w eksporcie 7.903 t. (6.398 t.), w imporcie 3.361 t. (2.796 t.) Do Londynu wywieziono 3.945 t., w tym 3.661 t. przez Gdynię i 284 ton przez Gdańsk, do Hull 3.958 ton, w tym przez Gdynię 3.177 ton, przez Gdańsk 781 t. Z Londynu przewieziono 1.678 t. towarów, w tym 1.557 t. przez Gdynię i 121 t. przez Gdańsk, z Hull przywieziono 1.683 t., w tym 1.543 t. przez Gdynię i 140 t. przez Gdańsk.

Na linii Gdynia — Havre przewieziono 210 t. towarów (V 1938: 135 t.), w tym w eksporcie 45 t. (21 t.), w imporcie 165 t. (114 t.) Pasażerów i emigrantów na tej dwutygodniowej linii przewieziono łącznie 625.

Jedyny tramp towarzystwa, nowy parowiec „Lida“ przybył w maju z Afryki Zachodniej, przywożąc 1.546 t. ładunku, w tym 752 t. orzechów palmowych i 794 t. ziaren kako.

Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozło ogółem 1.498 pasażerów i 19.387 t. towarów (V 1938: 5.071 pas. i 22.726 t. towarów), z czego na wyjściu z Gdyni 796 pas. i 13.168 t. tow. (V 1938: 1.736 pas. i 9.310 t. towarów), na wejściu do Gdyni 528 pas. i 6.219 t. towarów (V 1938: 3.285 pas. i 13.399 t. towarów), między portami zagranicy 174 pasażerów (V 1938: 50 pas. i 17 t. towarów).

Zmniejszenie przewozów pasażerów na liniach i nieznaczne zmniejszenie ilości przewiezionych towarów jest w pewnej mierze wynikiem wewnętrznych zmian w towarzystwie, mianowicie — w jego taborze okrętowym. Właśnie maj tego roku jest miesiącem oddzielającym na linii Południowo-Amerykańskiej towarzystwa czasy stare, parowego tonażu, stopniowo unieruchomionego, od okresu nowego, *znacznie szybszych, nowozbudowanych motorowców,* których pierwsze wyjście z Gdyni odbywa się dopiero w czerwcu. Stąd w maju nie ma w ogóle na tej linii ruchu statków pasażerskich. Należy również mieć na względzie, że w statystyce zeszłorocznego maja jeszcze fi-

gurowały przewozy linii Palestyńskiej z 1.395 przewiezionych pasażerów i 1.019 t. towarów.

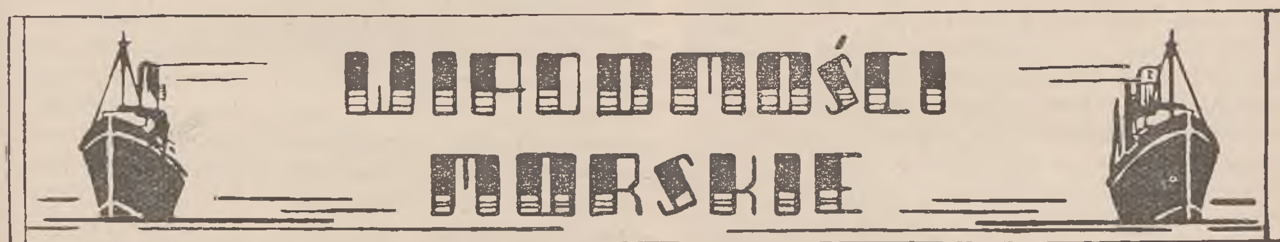
Na linii Północno-Amerykańskiej przewieziono 1.498 pasażerów i 5.307 t. towarów (V 1938: 2.451 pas. i 3.348 t. towarów), w tym na wyjściu 796 pas. i 1.918 t. towarów (V 1938: 579 pas. i 1.187 t. tow.), na wejściu 528 pas. i 3.389 t. tow. (1.822 pas. i 2.144 t. tow.), między portami zagranicy 174 pas. (V 1938: 30 pasażerów i 17 t. towarów).

Na linii Meksykańskiej przewieziono 8.316 t. towarów (V 1938: 6.974,6 t.) w tym w eksporcie 5.486 t. (990 t.), w imporcie 2.830 t. (5.984 t.)

Na linii Południowo-Amerykańskiej ruchu statków pasażerskich nie było (V 1938: 1.225 pas. i 2.067 t. towarów), natomiast statki frachtowe przewiozły (1 statek na wyjściu) 5.764 t. towarów (V 1938: 9.318 t.)

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły 51.289 ton węgla (V 1938: 41.956,3 t.) w tym eksportowego 44.359 t. (33.388 t.), oraz w przewozach między portami zagranicy 6.930 t. (8.568 t.) Wywieziono do Szwecji 30.084,5 t., do Belgii 11.239,5 t., do Danii 6.930 t., do Norwegii 3.035 ton węgla eksportowego. Odbyto z węglem 17 podróży, w tym z eksportowym 15 i to do: Malmö (5 razy), do Göteborga, Zebrügge i Norrköping po 2 razy, do Landskrony, Halmstad, Slemmestad, Antwerpii, z zagranicznym 2: do Tuborga i Korsör.

Bałtycka Spółka Okrętowa w Gdyni, dopiero trzeci miesiąc eksploatująca swój tonaż przewiozła w maju 7.029 t. towarów, na 2 statkach, w tym w eksporcie 4.734 t. (2.450 t. węgla do Slite i 2.284 t. węgla do Rouen), w imporcie 2.295 t. złomu. W miesiącu sprawozdawczym odbyło się podniesienie bandery na parowcu „Wigry“ i w pierwszą swą podróż statek ten wyruszył z węglem, z portu gdańskiego.



PRACE BAŁTYCKIEJ MIĘDZYNARODOWEJ KONFERENCJI MORSKIEJ W 1938 R.

W dniu 22 maja br. odbyło się doroczne zebranie Baltic and International Maritime Conference w Helsinkach. W związku z tym ukazało się sprawozdanie z prac konferencji, której większość wysiłków zmierzających do uzdrowienia pracy na Bałtyku niestety nie została uwieńczona pomyślnymi rezultatami z powodu uchylania się armatorów niektórych państw od współpracy na tym polu.

Głównym terenem prac były problemy uregulowania konkurencji w żegludze trampowej na Bałtyku.

Dnia 10 stycznia ub. r. odbyło się w Sztokholmie zebranie Konferencji, na której przedstawiciele 22 państw morskich, reprezentujących tonaż 9.840.000 BRT uchwalili t. zw. Baltwhite Timber Scheme, regulujący sprawę jednolitych stawek minimalnych na przewozy drewna. Niestety po upływie pół roku, ze względu na pogarszające się warunki przewozów drewna i rosnącą skutkiem tego konkurencję między armatorami-outsiderami, na zebraniu w Bremie (w listopadzie) uchwalono rozwiązanie planu z dniem 31 grudnia 1938 r. Pomyślnie zato przeprowadzono kodyfikację i pewną unifikację zwyczajów portów bałtyckich, co przyczyni się bez wątpienia do usprawnienia żeglugi na Bałtyku.

Oprócz tych spraw zasadniczych, Konferencja wydała w październiku 1938 roku specjalny okólnik w sprawie ryzyka wojennego, w związku z czym opracowano i wydano szereg klauzul ryzyka wojennego dla charterów. W porozumieniu z Chamber of Shipping w Anglii opracowano jednolitą klauzulę dla wszystkich charter-partii, znaną jako „Baltwar“. Przeprowadzono równocześnie rewizję Baltime Charter-u, w którym usunięto kilka niekorzystnych dla armatorów klauzul, przede wszystkim klauzulę „breakdown-clause“. Dla rewizji charterów na przewóz orzeszków ziemnych wysłano rzeczoznawców do Senegalu, by na miejscu rozpatrzyć warunki załadowcze.

Konferencja reprezentuje przede wszystkim państwa posiadające silnie rozwiniętą żeglugę trampową. Uczestniczą w niej Szwecja, Norwegia, Dania, Finlandia, Holandia i Niemcy. Właśnie ze względu na brak mniejszych państw bałtyckich praca konferencji nie rozwija się tak, jak powinna. Państwa natomiast mniejsze unikają Konferencji, ponieważ stała się narzędziem w ręku silniejszych armatorów.

ZATRUDNIENIE NORWESKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W ciągu maja uruchomiono w Norwegii 72 statki pojemności 177 tys. ton dw., tak że na dzień 1 czerwca było uwiązanych już tylko

50 statków pojemności 165 tys. ton dw., w tym 96 tys. ton dw. tankowców.

Wskazuje to na ożywienie międzynarodowego rynku frachtowego, a specjalnie na Bałtyku, na morzu Białym i na liniach kanadyjskich.

WZROST RUCHU W PORTACH SZWEDZKICH W I KWARTALE BR.

Mimo zahamowań, jakie przyniosły za sobą niepokoje polityczne w I kwartale br. ruch statków w portach szwedzkich wykazał silny wzrost. I tak w pierwszych dwóch miesiącach zawinęło 3.151.000 NRT, co oznacza wzrost o 200.000 NRT w porównaniu z odpowiednim okresem roku ubiegłego. Wzrosły przy tym znacznie obroty portu w Sztokholmie, przy równoczesnym nieznacznym spadku obrotów w Göteborgu i Malmö. Przyczyny tego zjawiska należy szukać we wzroście importu w porcie sztokholmskim, gdzie towary leżą przez czas dłuższy na składzie. Co ciekawsze, magazyny portowe okazały się niewystarczające tak, że towary muszą być składowane na poddaszu w magazynach wolnocłowych. W związku z tym towarzystwo kierujące strefą wolnocłową, zamierza przystąpić do budowy dalszych dwóch magazynów długoterminowych, które jednak będą ukończone najdalej za rok. Zaznaczyć trzeba, że ten rozwój ruchu w strefie wolnocłowej w Sztokholmie przypisać można w znacznej mierze nerwowości załadowców zagranicznych, którzy wycofali swe ładunki ze stref wolnocłowych portów kontynentalnych, głównie niemieckich, licząc na neutralność portów szwedzkich na wypadek ewentualnego konfliktu wojennego.

POMOC DLA ŻEGLUGI FRANCUSKIEJ.

Rząd francuski wydał ostatnio zarządzenia, mające na celu silniejsze zachęcenie armatorów do odmładzania tonażu handlowego. — Ustawę o subwencjach dla żeglugi rozszerzono obecnie na korzyść statków, zamówionych na stoczniach obcych od 1 stycznia rb. Obecnie więc korzystają z subwencyj tych nie tylko statki budowane lub zakupione za granicą w czasie od 1 maja 1934 do 31 grudnia 1938 r., lecz także zamówione lub budowane po tym terminie. Dawna ustawa przewidywała subwencję w sumie do 140 mil. fr. rocznie, obecnie podwyższono ją do 150 mil. fr. rocznie. Ryczałt na premie t. zw. szybkości udzielane statkom rozwijającym szybkość większą niż 12 węzłów, podniesiono z 1,5 mil. fr. do 10 mil. fr. W celu osiągnięcia lepszych wyników w odnawianiu tonażu postanowiono obniżyć o 50% subwencję dla statków, mających ponad 25 lat. Ustawa wejdzie w życie 1 I 1940 r. Subwencje przewidziane w nowym prawie ustaną automatycznie w 1950 r.

BUDOWA „KANAŁU MAZURSKIEGO“.

Kanał Mazurski, łączący jeziora mazurskie z Bałtykiem, ma być wykończony w połowie roku 1940. Właściwy kanał zaczyna się od północno-zachodniego brzegu jeziora Mamry i idzie w kierunku północno-zachodnim ku rzece Łynie, koło Albergi. Dalsza droga rzeką Łyną — dopływem Pregoły — i samą Pregołą prowadzi do Bałtyku koło Piławy. Kanał długości 50 km daje możność szerokiego wykorzystania dróg wodnych, tej tak ważnej komunikacji w dzielnicy o strukturze rolniczej. Dzięki niemu jeziora mazurskie otrzymają połączenie z Królewcem i Piławą, poza tym Pregołą i Zalewem Wiślanym z Elblągiem, a Nogatem, Wisłą i Notecią — z zachodem Rzeszy, w kierunku zaś wschodnim — z Zalewem Kurońskim i Kłajpedą. Przewidziany ruch towarów na kanale będzie wynosił początkowo 200 tys. ton.

WIELKA BRYTANIA OBNIŻA STAWKI UBEZPIECZENIOWE OD RYZYKA WOJNY.

Nawiązując do informacyj, zamieszczonych w Nr. 9 „Biuletynu“ z dnia 15 V br., należy zaznaczyć, że underwriterzy Lloyds'a wspólnie z Joint War Risks Rating Committee, wydali świeżo nową taryfę ubezpieczenia od ryzyka wojennego, mającej zastosowanie do transportów, które nie podpadają pod „Pool“, stworzony dla administracji reasekuracji ryzyka wojennego przez Rząd w podróżach z i do Zjednoczonego Królestwa.

Wszystkie stawki nowej taryfy uległy poważnej zniżce. I tak np. stawka na Bałtyk została zniżona z 20 szyl. % do 12 szyl. 6 pens. % i to samo odnosi się do dodatkowych premij od podróży śródziemnomorskich. Stawka od podróży atlantyckich z 10 szyl. % została obniżona do 7 szyl. 6 pens. %.

Równocześnie ze zniżeniem taryfy zostały zniesione poprzednie obostrzenia w odniesieniu do pewnych flag, co w praktyce równałoby się wyłączeniu flag hiszpańskiej i rosyjskiej od ubezpieczenia w ogóle.

MIĘDZYNARODOWA ŻEGLUGA NA DUNAJU.

Na zjeździe sekcji Żeglugi Śródlądowej przy Międzynarodowej Izbie Handlowej, który się odbył w dn. 28 i 29 kwietnia w Budapeszcie, przedstawiciele Niemiec, Czech, Moraw, Węgier, Włoch, Jugosławii i Polski rozpatrywali kwestie związane z zastosowaniem przepisów żeglugowych na Dunaju. Uchwalono wniosek, że projekt regulujący powstałe trudności zostanie przedłożony na zjazd Międzynarodowej Izby Handlowej, który odbędzie się w czerwcu w Kopenhadze. Do tego czasu specjalny komitet ma uzgodnić projekt z zainteresowanymi państwami.

RUCH W PORTACH WŁOSKICH TRIEST I GENUA.

W dalszym ciągu rozwija się import zboża przez port w Trieście, gdy tymczasem port

genueński przeżywa dawno niespotykany zastój. Tylko dwa statki wyładowywały węgiel i dwa zboże. Z drugiej jednak strony rozwija się pomyślnie tranzyt szwajcarski przez ten port, dokonywany przeważnie na trasie Aleksandria—Genua, statkami egipskimi. Rząd szwajcarski podobno upoważnił Consorzio Autonomo del Porto do przeprowadzenia badań nad dalszym rozwinięciem tranzytu przez Genuę, gdyż ostatnie porozumienie francusko-belgijsko-holenderskie, regulujące konkurencję między Antwerpią a Rotterdamem, przyczyniło się do wzrostu kosztów transportu przez te porty.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

METODY OFEROWANIA TOWARÓW POLSKICH W USA.

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń w zakresie techniki ofiarowywania przez niektórych nawet poważnych eksporterów polskich swoich wyrobów na rynek amerykański Konsulat Generalny R. P. w Chicago poczynił szereg spostrzeżeń, stwierdzających wiele niedociągnięć, których usunięcie może mieć zasadniczy wpływ na zainteresowanie importerów amerykańskich towarami polskiego pochodzenia różnych branż.

Bardzo często Konsulat Generalny spotyka się ze strony poważnych nawet eksporterów polskich, np. branży tekstylnej — z przesyłaniem na jego adres czy też bezpośrednio zainteresowanych importerom amerykańskim typowych wzorów, z pośród produkowanych przez tych eksporterów artykułów np. jednego odcinka obrusa, serwetki, ręcznika itp., z oświadczeniami, iż oferować mogą dane artykuły w różnych wzorach, wielkościach, kolorach itp. Tego rodzaju usiłowania zainteresowania eksporterów przez dawanie im tak szczupłych informacyj o możliwościach produkcyjnych danego eksportera polskiego jest conajmniej niewskazane. Importerzy amerykańscy przyzwyczajeni są do przedkładania im bezpośrednio, czy też za pośrednictwem kompetentnych urzędów gospodarczych danego kraju, bardzo bogatych kolekcyj towarów oferowanych przez danych eksporterów. Sprawa ta jest jedną z zasadniczych, o ile chodzi o możliwości pozytywnego rozwoju danej transakcji. Przedłożenie danemu importerowi jednego wzoru oraz oświadczenie mu, iż dany eksporter mógłby oferować inne wzory oraz gatunki według życzenia, zmniejsza z miejsca możliwości dokonania danej transakcji, ustosunkowując od razu krytycznie importera do solidności oraz powagi eksportera polskiego. Kolekcje wzorów, przedkładanych przez eksporterów np. czecho-słowackich nie ograniczały się do dołączania większych odcinków tkaniny, ale dawały równocześnie obraz, jak w całości wygląda dana sztuka towaru (obrus, serwetka, ręczniki, kapy itp.) przez dołączenie do każdego odcinka materii fotografii np. nakrytego obrusem stołu, umożliwiając importerowi zorientowania się, jak dany wzór wygląda w całości. Przy każdym wzorze bardzo jasno sformułowane są informacje odnośnie wagi danego artykułu na yard kwadratowy oraz całości, ilości nitek na cal kwadratowy, procentowego stosunku zasadniczego surowca, wymiarów, ceny itp. innych informacyj, mogących bardzo łatwo zorientować odbiorcę o jakości towaru i jego walorach. Tego rodzaju kolekcje sporządzane b[illegible]ły przez eksporterów czecho-słowackich rok rocznie z uwzględnieniem nowości wzorów, mody, kolorów.

Kolekcje wzorów jakichkolwiek towarów, oferowanych przez eksporterów polskich, powinny być jak najstaranniej przygotowane z tym jednak, by dawały rzetelnie prawdziwy obraz ofiarowanych towarów. Zdarza się jednak, iż przedłożone importerom próbki znacznie odbiegają od rzeczywistej dobrej jakości towaru produkcji polskiej. Przedstawiciel Konsulatu Gen. przed paroma tygodniami stwierdził nadesłanie do jednej z najpoważniejszych firm w Chicago kolekcji wzorów ozdób choinkowych produkcji polskiej (zakupem których firma była bardzo zainteresowana), — w takim stanie, że firma ta straciła zupełnie chęć nawiązania bliższych stosunków z danym eksporterem polskim i postanowiła zakupić towar (dostawa wartości kilkunastu tysięcy dolarów) w Niemczech, skąd dotychczas sprowadzała, mimo znacznie wyższej obecnie ceny tego towaru ze względu na podwyższenie stawek celnych odnośnie towarów pochodzenia niemieckiego. Nadesłane wzory były widocznie pakowane w stanie niezupełnie wyschniętym, gdyż farba na wszystkich prawie wzorach była starta w miejscach, gdzie dane wzory stykały się z papierem (opakowanie. Było to widoczne niedopatrzenie eksportera polskiego, które pociągnęło jednak za sobą stracenie poważnego klienta.

Zdaniem Konsulatu Gen. sposób oferowania przez eksporterów polskich towarów eksportowych, wymaga zasadniczej zmiany. Metody oferowania towarów przez eksporterów polskich są jeszcze zbyt prymitywne, — eksporterzy muszą zrozumieć, iż od przedłożenia kupcom bogatej, obfitej i jasnej kolekcji wzorów, oraz udzielenia im wszelkich informacyj odnośnie danego artykułu, zależy conajmniej w połowie ich zainteresowanie się towarem.

Niewątpliwie — wydanie takiego katalogu, skompletowanie wzorów oraz próbek wymaga dużo uwagi, oraz połączone jest z wysokimi kosztami, — z drugiej jednak strony — nie

mówiąc już o własnościach reklamowych danego zbioru, aby wejść na rynek amerykański z towarem pochodzenia polskiego, musimy swoje metody oferowania towaru dostosować do tych, które są używane przez innych eksporterów, a jakość towaru dostosować do poziomu dostaw, do których amerykańskie domy importowe są przyzwyczajone.

DOSTAWY TOWARÓW POLSKICH DO KANADY NA TLE MOŻLIWOŚCI WZMOŻENIA ICH EKSPORTU.

Eksport Polski do Kanady w 1938 r. uległ dalszej zwyżce jak to wynika z przytoczonego niżej zestawienia, opartego na urzędowych kanadyjskich cyfrach statystycznych (w tysiącach dolarów):

	1936	1937	1938
Import z Polski	121,3	230,7	270,1
Eksport do Polski	406	870	1.012
Saldo	— 284,7	—649,3	—741,9

Podkreślić należy, że cały import Kanady w 1936 r. wyraził się cyfrą 635 mil. dol., w 1937 r. — 808 mil. dol., natomiast w 1938 r. — 676 mil. dol., przy czym cały szereg krajów poniósł w 1938 r. w swoim eksporcie do Kanady poważne straty w stosunku do roku poprzedniego. Zwyżkę w 1938 r. eksportu naszego do Kanady w obliczu poważnego spadku ogólnego importu tego kraju należy uważać za czynnik pomyślny, wskazujący, że eksport nasz opiera się na zdrowych podstawach i posiada widoki dalszego rozwoju.

Eksport polski do Kanady według poszczególnych grup artykułów przedstawiał się w 1937 i 1938 r. jak następuje (w tys. dol.):

	1937	1938
Artykuły rolnicze:		
Chmiel	—	9
Grzyby	1	3.2
Groch	50	80
Napoje wyskokowe	1,2	2,2
Nasiona koniczyny	13.1	23,4
Razem	65,3	117,8
Artykuły zwierzęce:		
Szynki w puszkach	0,6	13.6
Konserwy rybne	—	2
Puch i pierze	9,5	2,8
Futra	8,8	1.5
Szczecina	1,1	0.5
Żołądki cielęce	2	5,2
Razem	22,0	24,6
Wyroby włókiennicze:		
Wyroby lniane, konopne, jutowe	1,5	1,1
Wyroby bawełniane	30,8	30,6
Wyroby wełniane	4,9	2.5
Rękawiczki	1,6	0.3
Berety	0,5	0,3
Stożki kapeluszowe	1,1	1,8
Razem	40,4	36,6
Wyroby różne:		
Meble gięte	26,3	29,4
Dykty	11,5	1,7
Wyroby koszykarskie	5,9	6,9
Naczynia emaliowane	3	4,5
Wyroby szklane	21,4	15,7
Wyroby fajansowe	1,2	1,3
Wyroby alabastrowe	0,7	—
Razem	70,0	59,5

Z przeprowadzonych badań wynika, że stwierdzone statystycznie zapoczątkowanie w 1938 r. eksportu do Kanady *chmielu* jest pozorne. Kanada importowała z Polski za pośrednictwem firmy w St. Zj. A. P. uprzednio poważne ilości chmielu, wyrażające się w 1933 roku cyfrą $ 21,151, w 1934—$ 46,113, w 1935 r. — $ 47,266, w 1936 r. — $ 23,562. W 1937 r. import z Polski ustał. Obecnie istnieją możliwości rozpoczęcia dalszych dostaw. Zwyżka importu *grzybów* ma niewielkie szanse, grzyby nie cieszą się szerokim zbytem wśród zamożniejszej miejscowej ludności, a dla miejscowej emigracji są drogie. Natomiast istnieją możliwości dalszego rozwinięcia eksportu *grochu.*

Na poważniejsze rozszerzenie eksportu napojów wyskokowych trudno liczyć.

Duże zbiory koniczyny w Kanadzie uniemożliwiają obecnie eksport tego artykułu. Dalsze kształtowanie się dostaw uzależnione jest od sytuacji na innych rynkach, do których Kanada zwykle eksportuje (w pierwszym rzędzie Stany Zjednoczone).

Szynki w puszkach wykazały bardzo poważny wzrost w 1938 r. w stosunku do roku poprzedniego, przy czym istnieją możliwości dalszego poważnego rozwoju.

Również szanse powiększenia dostaw istnieją w zakresie *konserw rybnych.* Natomiast przywóz *pierza i puchu* oraz *futer* nie ma większych widoków zbytu.

Niezadowalające wyniki w dostawach *szczeciny* są wynikiem nieodpowiedniego dotychczas podejścia do rynku ze strony polskich fabrykantów.

Wyroby bawełniane, wełniane, lniane, konopne i jutowe: Rozszerzenie eksportu tych artykułów, a w pierwszym rzędzie najważniejszych — bawełnianych, napotyka na trudności, spowodowane nastawieniem polskich eksporterów, którzy albo w ogóle zdają się nie interesować rynkiem kanadyjskim, nie odpowiadając często na listy Konsulatu i miejscowych firm, albo też stawiają warunki płatności na rynku kanadyjskim nie stosowane. Zaznaczyć należy, że warunki rynkowe dla zbytu towarów polskich poważnie wzrosły, zwłaszcza na skutek zmniejszonych dostaw z Czech.

Odzież posiada pewne, ograniczone zresztą, widoki dalszego rozwoju eksportowego, najbardzeij poszukiwane są spodnie, natomiast

inne artykuły, jak short'y i overell'e, jak to wykazały badania dla rynku kanadyjskiego się nie nadają, przede wszystkim z uwagi na dużą miejscową produkcję i niski poziom cen.

Eksport *rękawiczek* do Kanady może być poważnie rozszerzony, o ile polskie fabryki będą w stanie przyjmować zamówienia firm kanadyjskich.

Berety przestały być modne i należy liczyć się z ustaniem eksportu tego artykułu do Kanady.

Stożki kapeluszowe wobec wysokich ceł antidumpingowych (nie stosowanych do towarów angielskich), poważnej miejscowej produkcji, ograniczonego importu i niskiego poziomu cen na rynku kanadyjskim nie mają widoków na rozszerzenie eksportu.

Dostawy *mebli giętych* wzrosły. Dalsze możliwości zbytu kształtują się pomyślnie, zarówno z uwagi na zapoznanie się odbiorców z towarem polskim, jak i ustanie dostaw z b. Czecho-Słowacji.

Spadek eksportu *dykt* z Polski do Kanady w 1938 r. tłumaczy się przede wszystkim istnieniem zapasów na rynku. Ponieważ jednak w końcu 1938 r. składy zostały zlikwidowane należy liczyć się z wzmożeniem eksportu dykt. Zasadniczo jednak rynek kanadyjski w zakresie dykt jest niezbyt chłonny.

Wyroby koszykarskie są importowane do Kanady z Polski bądź bezpośrednio, bądź pośrednio (z Anglii i St. Zjednoczonych) w poważnej ilości (około połowy kandyjskiego importu pochodzi z Polski). Wobec ograniczonych możliwości rynkowych dalsze rozszerzenie eksportu wydaje się mało prawdopodobne.

Naczynia emaliowane stanowią na razie niewielką pozycję naszego eksportu do Kanady. Na skutek przeprowadzanego opracowywania rynku eksport tego artykułu w drugiej połowie br. winien wzróść.

Eksport *wyrobów szklanych* spadł na skutek niepomyślnej koniunktury gospodarczej w Kanadzie. W br. zarówno na skutek nawiązania bezpośredniego kontaktu z odbiorcami, jak również z uwagi na korzystną koniunktury (ustanie konkurencji fabryk czeskich i niechęć nabywania towarów niemieckich i japońskich) nastąpi wzrost eksportu wyrobów szklanych.

Wyroby fajansowe stanowią na razie drobną pozycję eksportu głównie na skutek poważnych preferencyj celnych, przysługujących towarom angielskim i co za tym idzie niekonkurencyjności naszych cen. Starania wzmożenia eksportu w tym dziale są jednak prowadzone.

Wśród innych artykułów możliwości rozwoju dostaw istnieją w zakresie *drobiu w puszkach, zamknięć błyskawicznych, ozdób choinkowych.*

Dodać należy, że *artykuły chemiczne* stanowią dotychczas drobną pozycję naszego eksportu do Kanady. Opracowywanie rynku, prowadzone konsekwentnie winno przyczynić się do wzmożenia dostaw.

IMPORT DYKT DO ARGENTYNY W ŚWIETLE CYFR.

Import dykt do Argentyny w ciągu trzech ostatnich lat (w kilogramach) obrazuje poniższe zestawienie:

1. Dykty olchowe, brzozowe, jodłowe i świerkowe do 6 mm grubości:

Kraj pochodzenia	1938 r.	1937 r.	1936 r.
POLSKA	8.868.351	9.218.301	6.443.653
Finlandia	5.409.448	3.766.094	1.709.064
Łotwa	1.938.598	2.120.996	636.455
Z. S. R. R.	840.301	3.061.895	4.974.755
Belgia	78.146	—	—
Anglia	31.190	35.233	11.940
Stany Zjedn. A. P.	30.317	80.459	7.975
Estonia	19.335	136.710	95.835
Holandia	17.995	—	—
Japonia	14.385	19.617	—
Francja	192	200	—
Niemcy	149	—	—
Szwecja	60	18.796	—
Czechosłowacja	—	405	—
Norwegia	—	—	2.350
Razem	15.248.467	18.458.706	13.885.597

II. Dykty olchowe, brzozowe, jodłowe i świerkowe od 6 do 12 mm grubości:

Kraj pochodzenia	1938 r.	1937 r.	1936 r.
Finlandia	801.466	600.388	154.958
POLSKA	220.065	375.186	271.246
Łotwa	76.005	61.025	53.151
Belgia	36.904	—	—
Francja	24.921	—	—
Anglia	2.180	—	—
Z. S. R. R.	—	10.515	5.528
Brazylia	—	89	—
Razem	1.161.541	1.064.369	484.383

III. Dykty olchowe, brzozowe, jodłowe i świerkowe ponad 12 mm grubości:

Kraj pochodzenia	1938 r.	1937 r.	1936 r.
Finlandia	1.114.105	1.088.802	496.527
POLSKA	136.852	60.980	23.280
Stany Zjedn. A. P.	114.911	278.220	183.177
Łotwa	49.063	92.430	55.572
Niemcy	9.471	91.389	—
Belgia	6.109	—	—
Anglia	—	302	—
Razem	1.430.511	1.611.923	959.616

IV. Dykty cedrowe i dębowe wszelkich grubości:

Kraj pochodzenia	1938 r.	1937 r.	1936 r.
Łotwa	268.013	91.112	72.302
Japonia	88.422	42.980	89.721
POLSKA	88.211	43.575	46.689
Belgia	87.100	—	—
Finlandia	57.650	34.136	11.940
Włochy	52.756	—	—
Z. S. R. R.	25.360	—	41.229
Francja	5.836	—	—
Brazylia	3.358	13.134	9.722
Niemcy	1.567	13.854	3.151
Szwajcaria	286	—	—
Anglia	—	2.046	—
Razem	678.558	240.837	274.754

V. Wszelkie inne dykty osobno nie wymienione (okume, pół-cedry, etc.):

Kraj pochodzenia	1938 r.	1937 r.	1936 r.
Japonia	605.639	346.782	146.072
Francja	416.575	176.310	69.038
Niemcy	99.298	471.988	117.770
Belgia	81.122	13.460	—
Norwegia	40.755	36.094	28.172
Szwacaria	25.490	—	—
Czechosłowacja	16.615	8.078	—
Włochy	7.592	—	—
Brazylia	2.838	470	180
Anglia	422	—	—
Holandia	122	27.666	—
Szwecja	100	—	—
Finlandia	89	—	248
Jugosławia	—	—	7.987
Węgry	—	556	—
Z. S. R. R.	—	46.080	—
Hiszpania	—	3.893	20.966
Razem	1.296.657	1.136.175	390.533

Jak wynika z powyższych Polska zajmuje pierwsze miejsce w przywozie dykt do Argentyny. W 1938 roku 46% dykt wszelkiego rodzaju przywiezionych do Argentyny stanowiły dykty pochodzenia polskiego.

Możliwości zwiększenia wywozu do Argentyny polskich dykt występują przede wszystkim w kategorii o grubości ponad 6 mm, w którym to dziale wyprzedza nas Finlandia.

Stwierdzić należy, że import drzewa i wszelkiego rodzaju wyrobów drzewnych stanowi 4% wartości całego przywozu do Argentyny. Udział dykty w ogólnym przywozie drzewa wszelkiego rodzaju do Argentyny wynosi około 9%.

W chwili obecnej zbyt dykty sowieckiej w Argentynie wobec niekorzystnego dla Argentyny kształtowania się bilansu handlowego z Z. S. R. R. napotyka na trudności przy otrzymaniu „zezwoleń uprzednich" na import dykty sowieckiej i kursu najniższego, to jest oficjalnego. W podobnej sytuacji znajduje się na rynku argentyńskim towar japoński.

Polska korzysta w branży dykt ze stawek celnych stosowanych w odniesieniu do wszelkiego pochodzenia oraz z oficjalnego kursu dewiz.

DOSTAWY TOWARÓW POLSKICH DO LIBERII.

Dotychczasowy stan wymiany towarowej między Polską a Liberią przedstawia się dość niekorzystnie. Urzędowe statystyki liberyjskie nie notują wymiany towarowej z Polską, dane zaś statystyki polskiej wykazują wywóz towarów polskich do Liberii za rok 1938 w wysokości zł 13,000, a przywóz z Liberii do Polski w wysokości zł 20,000. Na dostawy polskie do Liberii składają się głównie artykuły spożywcze, a mianowicie szynki w puszkach i drobne ilości szmalcu, a ponadto nieznaczne ilości naczyń emaliowanych i blaszanych, mebli giętych i artykułów galanteryjnych.

Towary polskie przywożone do Liberii pochodzą z zakupów dokonywanych przez centrale europejskich domów handlowych, posiadających swe oddziały w Liberii. Jak wynika z przeprowadzonych badań rynkowych, dotychczasowe oferty na bezpośrednie dostawy towarów polskich do Liberii kalkulują się zbyt drogo. Wynika to zarówno z uwagi na dość małą pojemność rynku, jak i próbny charakter ewentualnych transakcyj. Szynki w puszkach, które — jak wyżej wskazano — stanowią główny przedmiot dostaw, cieszą się dobrą opinią, są jednak zbyt drogie i z tego powodu nie znajdują większego rozpowszechnienia na rynku.

Obecna sytuacja rynkowa w Liberii nie przedstawia się korzystnie. Firmy miejscowe posiadają na składach dość znaczne zapasy towarów, natomiast popyt ludności tubylczej zmniejszył się, co jest wynikiem obniżenia eksportu i ograniczenia prowadzonych na terenie Liberii prac eksploatacyjnych.

W wypadku jednak, gdyby akcja handlowa ze strony firm polskich na terenie sąsiednich kolonij francuskich i brytyjskich została podjęta na szerszą niż dotychczas skalę i dostawy byłyby dokonywane bezpośrednio, tym samym również i na rynku liberyjskim towary polskie mogłyby być oferowane po cenach korzystniejszych i w większych ilościach niż dotychczas, co przyczyniłoby się do znacznego wzrostu opłacalności eksportu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 MAJA DO 7 CZERWCA 1939 R.

ALBANIA. W dniu 20 IV 1939 r. zawarty z Włochami układ celny i walutowy wprowadza unię celną między Włochami a Albanią. Powyższy układ wszedł w życie z chwilą podpisania.

ANGLIA. Z ważnością od 26 V br. obowiązuje nowe cło brytyjskie na cynk w wysokości 30 sh od tony (dotychczas 12 sh i 6 pensów od tony).

ANGIELSKIE POSIADŁOŚCI. Import drewna i artykułów drewnianych na angielskich wyspach morza Egejskiego został z dniem 28 II 1939 poddany systemowi licencyjnemu. Zarządzenie powyższe tyczy się przede wszystkim drewna zwykłego, obrobionego, fornierów do 3 mm grubości i skrzyń drewnianych.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Okólniki Nr 87 i 115 z dnia 24 IV 39 ustalają nowe przepisy o znakowaniu importowanych ręczników i materiałów frotté (Frottierstoffen). Z dniem 1 VIII 39 będą dopuszczone na rynek wewnętrzny jedynie takie ręczniki importowane i materiały frotté, które będą zaopatrzone w trwały nadruk, znikający dopiero w praniu w gorącej wodzie z mydłem. Na materiałach frotté winny znajdować się nadruki w odstępach najwyżej 2 yardów.

ARGENTYNA. Rząd argentyński ustanowił nowy urząd celny „Asesoria tecnica" z zadaniem wyszukiwania precedensów w prawie celnym, włączania nowych artykułów do istniejącej taryfy i planowania nowych form organizacyjnych władz celnych i postępowania celnego.

BRAZYLIA. Min. Skarbu wydało zarządzenie, mocą którego gazety i dzienniki w przesyłkach o wadze powyżej 8 kg podlegają ocleniu przy czym cło wynosi 570 rejsów od 1 kg. Cło wymierza się również w tym wypadku, jeśli przesyłka podzielona jest na mniejsze paczki, lecz zaadresowane do jednego odbiorcy.

BUŁGARIA. Departament Celny Min. Skarbu rozstrzygnął, że aluminiowe zamki błyskawiczne podlegają cłu w wys. 10% od ich wartości.

EGIPT. Począwszy od dnia 4 V br. obowiązuje w Egipcie cło wywozowe od złomu żelaznego w wysokości 10 funtów egip. od tony.

W „Dzienniku Urzędowym" ogłoszono dekret ustalający nowe przepisy importowe na konserwy z jarzyn i na masło.

a) konserw jarzynowych w wypadku jeśli one zawierają związki miedzi lub innych farb szkodliwych dla zdrowia,

b) masła lub innych produktów, jak margaryna, zawierających szkodliwe dla zdrowia domieszki konserwujące.

Import wymienionych towarów w Egipcie uzależniono od wystawianego świadectwa przez władze kraju pochodzenia, w którym będzie wyraźnie stwierdzone, że artykuły te są wolne od domieszek, szkodliwych dla zdrowia. Towary bez powyższego świadectwa, w wypadku jeśli nie zostaną cofnięte w ciągu miesiąca — ulegną zniszczeniu.

EIRE. (W. P. Irlandia). Rząd wydał w dn. 23 V 39 nowe rozporządzenie, tyczące się ograniczenia importu śrub. Z dniem 24 V 39 przywóz śrub został uzależniony od specjalnych licencyj importowych. Przede wszystkim chodzi o śruby, wykonane całkowicie lub w większej części z żelaza, stali, miedzi, brązu, niklu, niklusrebra, mosiądzu lub ze stopu wyżej wymienionych metali, jak również z aluminium.

W dniu 23 V 39 zostały ogłoszone zmiany celne: struny do rakiet tenisowych — 75% a. val. lub 2¼ pensa od bieżącej stopy; stawka preferencyjna: 50% a. val. lub 1½ pensa od bieżącej stopy.

Poza tym przewiduje się import bezcłowy za licencją. Rozporządzenie Nr 187 ustala cło na chirurgiczne sterylizowane artykuły do szycia ran w wys. 75½ a. val. (stawka preferencyjna: 50% ad val.)

FILIPINY. Rząd filipiński rozpatruje obecnie projekt zmiany prawa t. zw. „Parity law" z roku 1932. Wspomniany projekt postanawia zwyżkę cła na wszystkie towary, pochodzące z krajów, które odstąpiły od systemu waluty złotej.

FRANCJA. W „Bulletin Douanier" z dn. 2 V br. ogłoszono zarządzenie, komentujące pobieranie 1-procentowego podatku zbrojeniowego. Jak wiadomo, podatkowi temu podlegają m. in. wszelkie towary importowane do Francji. Oblicza się wspomniany podatek od wartości towarów importowanych loco francuski urząd celny plus cło, podatek globalny od importu i wszelkie opłaty dodatkowe.

W dniu 3 maja br. ukazało się zarządzenie zakazujące przywozu do Francji i Kolonij francuskich towarów japońskich, poczynając od dnia 10 maja br. Zakaz ten nie będzie stosowany do niektórych artykułów m. in. jedwabiu, kamfory oraz do niektórych towarów zaopatrzonych w specjalne zaświadczenia wizowane przez francuskie władze w Japonii.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Rada Kolonialna w Reunion zdecydowała w dn. 14 II 1939 postanowień dekretu z dn. 12 XI 38 dotyczących zmian celnych w zakresie importu olejów mineralnych, nie wprowadzać w życie.

Urząd celny w Tunisie żąda, by do wzorów i prób dołączone były świadectwa, stwierdzające, że przesyłka jest istotnie wzorem. Celem uniknięcia wątpliwości, poleca urząd celny załączać przy przesyłce rachunek w 2 egzemplarzach w języku francuskim z oświadczeniem nadawcy, że wysłany towar jest próbką i że zapłata za nią nie nastąpi.

INDOCHINY. W „Journal Officiel" w Indochinach w dniu 22 IV 39 został ogłoszony dekret z dn. 20 II 39 o podwyżce cła importowego na masło. W tym samym dzienniku urzędowym z dn. 10 V 39 podano do wiadomości nowe zarządzenia władz francuskich o ograniczeniu importu towarów japońskiego pochodzenia.

W dzienniku urzędowym z dn. 12 V rb. podano do wiadomości, że Rada Zarządzająca postawiła następujące wnioski:

1) wapno zwykłe i hydrauliczne w przyszłości ma być clone w wysokości takiej samej jak we Francji. Dotychczas wapno zwykłe było od cła zwolnione.

IRAK. Wszyscy importerzy zobowiązani są po dniu 30 VI 1939 r. przedkładać władzom celnym przy przywozie towarów świadectwa pochodzenia.

ISLANDIA. Według wiadomości prasowych system reglamentacyjny został rozluźniony w Islandii

przez dopuszczenie do wolnego przywozu żyta, mąki żytniej, pszenicy, mąki pszennej, owsa, ryżu, jęczmienia, węgla, soli, olejów pędnych, smarów, benzyny, juty, próżnych worków, książek, czasopism i gazet, — pod warunkiem, że importer uzyska na przywóz przydział dewiz.

JAPONIA. Ustawa Nr 57 z roku 1937 tycząca się zwolnienia od cła żelaza została przedłużona na dalsze dwa lata.

ŁOTWA. W „Dzienniku Urzędowym“ Nr 117 z dn. 26 V 39 r. podano do wiadomości nowe zarządzenia, tyczące się próbek; przepisy ustalają, w jakiej ilości można przesyłać próbki. Obecne zarządzenia zastąpiły stare przepisy z roku 1926.

W „Dzienniku Urzędowym“ Nr 116 z dn. 25 V 1939 r. ukazały się zmiany i uzupełnienia taryfy celnej łotewskiej:

			stawka gener.	stawka minim.
poz. 126			w Łatach	
	c substancje słodkie dla produkcji lemoniad, i podobnych napojów orzeźwiających	Kg. br.	30,00	15,00
	d — inne	Kg. br.	8,00	4,00
poz. 300	farby owocowe:			
	brąz soczysty	Kg. br.	0,02	0,01
	inne	Kg. br.	1,00	0,50
poz. 541	len:			
	a odpadki lnu	Kg. br.	wolne	wolne
	b inne	Kg. br.	0,24	0,12
poz. 542	krawaty			
	a z jedwabiu	Kg. net.	30,00	15,00
	b ze sztucznego jedwabiu lub innych sztucznych włókien	Kg. net.	20,00	10,00
	c z innych włókien . .	Kg. net.	10,00	5,00

Gabinet Ministrów na jednym z ostatnich posiedzeń postanowił zniżyć cło importowe na artykuły włókiennicze, jak tkaniny jedwabne, bawełniane, przędzę, pończochy, rękawiczki, szaliki i gotowe części ubrań.

MEKSYK. W „Diario Oficial“ Nr 38 z dn. 13 IV 1939 ukazało się wyjaśnienie Ministerstwa Finansów, precyzujące pojęcie „semi-manufacturados o sin terminar“. Zgodnie z tym za półfabrykaty urzędy celne będą uznawały jedynie te artykuły, dla których wykończenia niezbędny będzie nakład kosztów wynoszący co najmniej 50% wartości przedmiotu importowanego.

NOWA ZELANDIA. Ogłoszona została obszerna lista zakazów przywozu do Nowej Zelandii, obowiązująca w drugiej połowie br. Lista jest do przejrzenia w P. I. E.

Między innymi ograniczono import następujących towarów: zbóż, cykorii, świec, tłuszczów świńskiego pochodzenia, miodu, konserw mięsnych, krochmalu, piwa, alkoholu, octu i kwasu octowego, naftaliny, artykułów ubraniowych, czapek, przędzy wełnianej, skór, wyrobów szklanych, cementu, różnych gatunków papieru, wyrobów żelaznych, gwoździ, rur, wosku, artykułów wiklinowych i mebli.

PORTUGALIA. W Dekrecie Nr 29545 z dn. 21 IV 1939 ogłoszono zmiany niektórych pozycyj importowej taryfy celnej. Obecnie ujęto poz. 144-B, 388 i 681, jak niżej:

Poz. 144-B. Smary mineralne (w zbiornikach) o wadze do 5 kg łącznie ze zbiornikiem (a).

Poz. 388. Smary, specjalnie nie wymienione (b).

Poz. 681-B. Kule i osłony cylindrowe z żelaza, stali albo porcelany dla młynów, jak również kule porcelanowe dla innych celów przemysłowych.

Poz. 387-B. Smary w zbiornikach o wadze do 5 kg łącznie ze zbiornikiem: cło najwyższe — 0,03 od kg, cło minimalne — 0,01 od kg.

RUMUNIA. Dekretem z dn. 13 V br. zakazano wywozu wszelkiego rodzaju koni. Dekret wszedł natychmiast w życie.

SYRIA — LIBAN. Rozporządzeniem Nr 105 L. R. z dn. 24 V 39 uległa zmianie poz. 943: gramofony i części — 50% a. val. (maks.) i 25% a. val. (min.) Dotychczas wys. stawek wynosiła 80% ad val. i 40% ad val.

SZWAJCARIA. Została podwyższona tolerancja na domieszkę sztucznej wełny do materiałów filcowych z 5 na 10% od wagi.

SZWAJCARIA. Główna Dyrekcja Ceł w Bernie ogłosiła w „Szwajcarskim Dzienniku Handlowym“ zarządzenie o prawidłowym wykonywaniu zgłoszeń celnych.

Z treści artykułu wynika, że przede wszystkim chodzi o dokładne podawanie nie tylko ilości i gatunku towaru, lecz również kraju pochodzenia, wartości towaru, przy czym tę ostatnią należy rozumieć jako cenę towaru w miejscu wysyłki (cena fakturowa minus, rabat, prowizja itd.) łącznie z frachtem, ubezpieczeniem i innymi kosztami aż do granicy szwajcarskiej. Wartość towaru winna być określona w walucie szwajcarskiej.

W wypadku jeśli zgłoszenia celne będą zawierały niedokładne dane, wówczas będą nakładane kary w wys. 300 fr.

SZWECJA. Projekt zwyżki cła został odrzucony przez komisję podatkową.

TURCJA. Rząd turecki przedłożył parlamentowi szereg projektów ustaw z dziedziny celnej m. in. odnośnie obniczenia cła na przywóz 55 miln. ton koksu. Poza tym przewidziane są zniżki ceł na kopalniaki (do wys. 5 piastrów od 1 kg), na cement na surowce przemysłowe, na maszyny dla celów inwestycyjnych oraz na filmy.

WENEZUELA. Postanowieniem Ministerstwa Finansów z dn. 11 III 39 zwolniony został od cła import specjalnych naczyń z tektury, (poz. tra. wew. 451), które w rolnictwie używane są jako skrzynki do nasion. Dotychczasowe cło wynosiło 1,20 boliv od 1 kg br.

Celem zwiększenia zużycia papieru opakunkowego w kraju minister Finansów postanowieniem z dn. 13 III 1939 dokonał zmiany treści poz. 461 importowej taryfy wenec. i ujęte pod nią artykuły zwolnił od cła. Poz. 461: naczynia, kubki, czary, opakowania na artykuły

mrożone jak również rurki papierowe lub z tektury używane do picia. Podstawki i łyżeczki z drzewa. Opakowania na artykuły mrożone winny być opatrzone nazwiskiem producenta i posiadać wydrukowaną markę tego wyrobu.

WIELKA BRYTANIA. W związku z nową angielsko - indyjską umową handlową weszły w życie z dn. 27 V 39 r. zmiany niektórych pozycyj taryfy celnej.

Zosta wniesiony projekt do „Board of Trade“ o zwolnienie od cła importowego przywozu methylaminu.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. W taryfie celnej dla Wysp Egejskich podwyższone zostało cło na drzewo różnego rodzaju.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Przedstawicielstwo. Firma angielska pragnie uzyskać przedstawicielstwo hut szklanych. P/12152/3B/ID.

Naczynia gliniane. Firma amerykańska interesuje się importem powyższych artykułów. P/13574/40/ID.

Smoła drzewna. Firma czeska nawiąże kontakt z producentami smoły drzewnej. P/13131/46/ID.

Różne. Firma z Indyj Holenderskich interesuje się importem płytek fajansowych do wykładania podłóg i ścian, wyrobów fajansowych sanitarnych, oraz zamków, klamek, rygli i okuć do drzwi i okien. — P/13950/4T/ID.

Pługi i kopanki. Angielska firma szyperska interesuje się nawiązaniem kontaktu z producentami pługów i kopanek t. zw. „Kaffir Hoes“, celem reeksportu na rynek Północnej Rodezji. P/13931/44/ID.

Różne. Firma bułgarska nawiąże kontakt z producentami węgla aktywnego i innych chemikalij. — P/14325/39/ID.

Różne. Firma holenderska nawiąże kontakt z eksporterami zapalniczek do papierosów, lamp z urządzeniem do gazu naftowego wraz z koszulkami, celem reeksportu do Indyj Holenderskich. P/14365/4T/ID.

Części rowerowe. Firma afrykańska nawiąże kontakt z producentami. P/14926/45/ID.

Części aparatów fotograficznych. Firma holenderska interesuje się importem części aparatów fotograficznych, a mianowicie kartonowych względnie metalowych ścian (zewnętrzne pudło). P/14978/47/ID.

Chlorek bielący. Firma angielska interesuje się importem powyższego artykułu. P/14977/47/ID.

Szkło cięte. Firma angielska nawiąże kontakt z producentami celem reeksportu do Kanady. — P/14973/63/ID.

Szkło oświetleniowe. Firma nawiąże kontakt z producentami szkła oświetleniowego opalowego, kolorowanego oraz białego celem reeksportu do Afryki Południowej P/14972/63/ID.

Szkło do lamp naftowych. Firma angielska nawiąże kontakt z producentami. P/14971/63/ID.

Termometry lekarskie. Istnieje możliwość zbytu tego artykułu na rynku greckim. — P/14992/59/ID.

Papier szmerglowy. Firma brazylijska nawiąże kontakt z producentami powyższego artykułu. — P/15125/95/ID.

Szklanki. Firma belgijska nawiąże kontakt z producentami. P/14935/3E/ID.

Art. dekoracyjne. Firma południowo-afrykańska pragnie otrzymać zastępstwo na artykuły dekoracyjne, jak: kapy na łóżka, narzuty, serwety na stoły, materiały meblowe w różnych gatunkach i deseniach, koronki w tańszych gatunkach oraz koce. P/14492/46/M.

Obuwie skórzane. Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski obuwia skórzanego i prosi o oferty w dolarach cif Montreal. P/12593/22/M.

Kapy i obrusy. Firma kanadyjska poszukuje kontaktów z eksporterami polskimi wymienionych artykułów. P/13186/46/M.

Szpagat. Firma indo-holenderska poszukuje dostawców tego artykułu, który impregnuje smołą i sprzedaje do sklepów detalicznych. P/12245/4.T./M.

Czyściwo. Administracja południowo-afrykańskich kolei i portów ogłosiła przetarg na dostawę 763 ton czyściwa bewałnianego i 156 ton czyściwa wełnianego, z terminem składania ofert do 8 sierpnia r. b. P/13878/3.B./M.

Kostiumy kąpielowe itd. Firma angielska pragnie importować na własny rachunek różne artykuły w tańszych gatunkach dla łańcuchowych domów towarowych, w szczególności kostiumy kąpielowe, pokrycia na poduszki, serwety „chenille“ oraz różne artykuły galanteryjne. P/13166/54/M.

Szpagat. Firma angielska poszukuje dostawców szpagatu dla swoich klientów w Rangoon. P/13936/59/M.

Popelina koszulowa. Angielskie przedsiębiorstwo konfekcyjne pragnie importować z Polski popelinę do wyrobu koszul. piżam itp. bielizny. P/13937/46/M.

Przetarg. W Grecji ma być ogłoszony przetarg na milion metrów tkaniny oponowej nieprzemakalnej, bez impregnacji, o szerokości ca. 79-80 cm, według próbki, znajdującej się w P. I. E. P/13962/46/M.

Obuwie. Firma angielska pragnie zakupywać w Polsce obuwie gumowe oraz pantofle ranne filcowe i skórzane, dotychczas sprowadzane z Czecho-Słowacji. P/14054/64/M.

Grzyby. Firma importowa w Kanadzie interesuje się importem z Polski grzybów w różnej postaci. E/10274/37/H.

Różne. Firma agenturowa w Egipcie interesuje się importem z Polski artykułów kosmetycznych, toaletowych i szkła fantazyjnego. E/14513/22/H.

Różne. Firma szwedzka nawiąże kontakt z producentami przewodów elektrycznych, kabli, chodzi specjalnie o lakierowane przewody do samochodów oraz higieniczne wyroby gumowe. P/13324/4D/ID.

Różne. Firma angielska nawiąże kontakt z eksporterami kielni trójkątnych, akcesoriów rowerowych jak łańcuchy, koła, osie oraz trąbki rowerowe zrobione z cienkiej blachy żelaznej. P/13449/44/ID.

Kadm. Firma angielska interesują się importem powyższego artykułu. P/13881/43/ID.

Przedstawicielstwo. Firma litewska pragnie uzyskać przedstawicielstwo fabryki wyrobów żelaznych, porcelanowych, kamionkowych, wanien i piecy kąpielowych, naczyń kuchennych, garnków z lanego żelaza. P/ID.

Różne. Firma agenturowa z Algieru interesuje się importem łopat, patelni żelaznych, kociołków, łyżek, gwoździ szewckich. P/13943/44/ID.

Różne. Firma z Batawii interesuje się importem rezerwoarów żelaznych klozetowych, rur łączących, anten radiowych i należących do nich akcesoriów. P/13948/65/ID.

Międlarki. Firma turecka nawiąże kontakt z producentami międlarek. P/14246/45/ID.

Różne. Firma z Batawii interesuje się importem litoponu, bieli cynkowej, siatek do lamp naftowych gazowo-żarowych, papieru szmerglowego, obrabiarek do metali. P/13948/65/ID.

Różne. Firma z Kairu interesuje się importem ołówków wszelkiego rodzaju, papieru celofonowego, kleju kostnego, latarni nie gasnących na wietrze, kubłów do wody z blachy galwanizowanej. P/14140/44/ID.

Szkło. Firma kanadyjska pragnie uzyskać przedstawicielstwo huty szkła oświetleniowego na prawach wyłączności. P/13135/63/ID.

Celofan. Firma egipska nawiąże kontakt z producentami celofanu. P/12688/61/ID.

Wyroby gumowe. Firma angielska interesuje się importem obuwia gumowego i innych tanich wyrobów gumowych. P/13166/54/ID.

Przetwory smołowcowe. Firma z Antwerpii nawiąże kontakt z producentami, zwłaszcza firmie chodzi o „Bitum Oxyde“ (souffle).

Różne Firma z Indyj Holenderskich interesuje się importem korków natryskowych oraz buteleczek do perfum. P/13304/63/ID.

Stopy dla odlewni. Firma argentyńska nawiąże kontakt z producentami stopów dla odlewni jak np. żelazo manganowe. krzemowe, chromowe i fosforowe. P/13311/43/ID.

Wyroby porcelanowe i szklane. Firma niemiecka nawiąże kontakt z producentami powyższych wyrobów celem reeksportu do Australii. P/13577/4c/ID.

Przetarg. Urząd Unii Afryki Południowej ogłosił przetarg na dostawę farb wodnych. Termin przetargu upływa z dn. 12 6 br. Warunki przetargu do przejrzenia w P. I. E. godz. 8—10. P/ID.

Chemikalia. Firma peruwiańska nawiąże kontakt z producentami węglanu sodu, bieli cynkowej, P/13577/4C/ID.

Melasa. Firma holenderska zapytuje o dostawców tego artykułu. R/12348/38/S.

Różne. Firma handlowa w Andorze pragnie importować z Polski różne artykuły spożywcze, między innymi zaś miód w blaszankach i owoce suszone. R/12350/4.S/S.

Mleko zgęszczone. Poważna firma importowa w Indiach Bryt. pragnie wejść w kontakt z polską wytwórnią mleka zgęszczonego (skim milk powder). R/12579/78/S.

Wytłoki buraczane. Firma w Stanach Zjedn. interesuje się importem wymienionego artykułu. R/12915/38/S.

Cebula. Importem tego artykułu zainteresowała się firma angielska. R/13938/25/S.

Wysłodki buraczane. Firma importowa holenderska zajmująca się importem wymienionego artykułu pragnie nawiązać stosunki handlowe z rynkiem polskim. R/13889/38/S.

SPRAWY PODATKOWE

POTRĄCENIE NALEŻNOŚCI ZA ŚWIADECTWA PRZEMYSŁOWE NA 1939 ROK ZE SCALONEGO PODATKU OBROTOWEGO.

Przestarzała forma świadectw przemysłowych dla przedsiębiorstw przemysłowo-handlowych została zniesiona ustawą o podatku obrotowym, obowiązującą od stycznia 1939 r., co przyczyniło się znacznie do uproszczenia techniki podatkowej. Należność za świadectwa przemysłowe wkalkulowano w roku budżetowym 1938/39 przewidywanych wpływów ze świadectw przemysłowych, ustawodawca — mimo wprowadzenia od 1939 r. podwyższonych stawek podatkowych — utrzymał w tym roku również pobór opłat za świadectwa przemysłowe z tym, że należność za świadectwa zostanie potrącona z zaliczek względnie wymiaru podatku obrotowego za 1939 r., uiszczonego przez osoby, opłacające podatek obrotowy.

Jednak ani przepisy ustawy o podatku obrotowym ani rozporządzenie wykonawcze nie podają sposobu, w jaki mają otrzymać zwrot swej należności za świadectwa przemysłowe przedsiębiorstwa, sprzedające towary, podlegające *scalonemu podatkowi obrotowemu.* Przedsiębiorstwa te opłacają bowiem podatek obrotowy za pośrednictwem wytwórcy danego produktu. Niepotrącenie należności za wykupione przez nie świadectwa przemysłowe spowodowałoby podwójne obciążenie tych przedsiębiorstw: raz z tytułu świadectw przemysłowych, a drugi raz z tytułu ekwiwalentu za zniesione świadectwa, zawartego w podwyższonych stawkach.

Celem uniknięcia podwójnego opodatkowania, Związek Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. wystąpił do Ministerstwa Skarbu z wnioskiem o jednakowe traktowanie przedsiębiorstw dokonywujących obrotów towarami podlegającymi scalonemu podatkowi, jak i opłacającymi podatek obrotowy w zwykłej formie oraz o przyznanie im zwrotu należności za świadectwa względnie zarachowanie jej jako nadpłaty.

KWALIFIKACJA KSIĄG PRZEZ WŁADZĘ ODWOŁAWCZĄ.

W myśl art. 115 ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 14, poz. 134) władza odwoławcza przy rozstrzyganiu odwołań od wymiaru podatków nie związana ani orzeczeniem władzy wymiarowej, ani też wnioskiem tej władzy, a więc władna jest oprzeć orzeczenie swoje co do prawidłowości ksiąg na powodach, które nie były objęte orzeczeniem władzy wymiarowej.

Według motywów wyroku Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dnia 1 IX 1938 r. L. Rej. 5228/36 zasady prawidłowego postępowania w związku ze specjalną ochroną prawną, jakiej doznają płatnicy powołujący się na prawidłowe księgi handlowe, wymagają, aby stan faktyczny, powołany przez władzę odwoławczą na uzasadnienie nowego powodu dyskwalifikacji ksiąg, ustalony został w toku prawidłowego postępowania, a więc przy udziale płatnika.

Ponadto w motywach wyroku z dnia 6 II 1939 r. L. Rej. 2970/36 N. T. A. ustalił zasadę, iż władza odwoławcza, wysuwając nowe przyczyny dyskwalifikacji ksiąg, nie może pozbawić płatnika prawa obrony w postępowaniu administracyjnym przez podanie przyczyn odrzucenia ksiąg dopiero w orzeczeniu odwoławczym.

KARNE ORZECZENIE ZAOCZNE ZA PRZESTĘPSTWO PODATKOWE.

Niestawienie się obwinionego za przestępstwo podatkowe — bez dostatecznego usprawiedliwienia — celem przesłuchania, pociąga w myśl przepisów ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 14, poz. 134) ten skutek, że orzeczenie karne zapada zaocznie.

Według poglądu N. T. A. wyrażonego w motywach wyroku z dnia 6 II 1939 r. L. Rej. 5007/37, również zaoczne orzeczenie karne musi czynić zadość postanowieniom art. 199 ordynacji podatkowej, a więc zawierać też odpowiednie uzasadnienie, w którym należy przedstawić stan faktyczny, zebrane środki dowodowe oraz okoliczności łagodzące i obciążające. Przedstawienie bowiem w uzasadnieniu zebranych środków dowodowych konieczne jest zwłaszcza w przypadku, gdy spór toczy się o obowiązek podatkowy względnie o jego rozciągłość, gdyż wtedy ciężar dowodu spada na władzę.

Jak wynika z treści orzeczeń karnych w konkretnch sprawach (w sprawie nabycia przez płatnika niewłaściwych świadectw przemysłowych za kilka lat), orzeczenia te nie wykazywały zebranego przeciw skarżącemu materiału dowodowego. Władza pozwana (izba skarbowa jako władza odwoławcza od orzeczenia urzędu skarbowego) z uwagi na odnośny zarzut odwołania powinna była zatem albo uzupełnić odpowiednio treść tych orzeczeń w toku postępowania odwoławczego, albo co najmniej wyjaśnić w orzeczeniu odwoławczym, jak się ustosunkowała do odnośnego zarzutu odwołania. Zaniechanie jednego i drugiego stanowi wadliwość postępowania.

DYSKWALIFIKACJA KSIĄG HANDLOWYCH.

Według motywów orzeczenia Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dnia 20 I 1939 r. L. Rej. 3033/36 niemożność lub trudność wpisania pewnych zaszłości do ksiąg we właściwym czasie z przyczyn wewnętrznych, a choćby nawet przeoczenie, usunięte po jego dostrzeżeniu przez dokonanie uzupełniającego wpisu, nie może samo przez się uzasadnić uznania ksiąg za nieprawidłowe, a tym bardziej całkowitego ich pominięcia jako środka dowodowego.

DOWODY KSIĘGOWANIA.

Pomocniczy dziennik czynności, choćby zawierający wszystkie istotne dane dla każdej transakcji zakupu nie może zastąpić rachunków. W myśl bowiem ogólnych zasad buchalterii wszelkie zapisy do ksiąg powinny się opierać z reguły na dokumentach zewnętrznych w oryginale lub odpisach, a w wyjątkowych tylko przypadkach na dokumentach wystawionych przez przedsiębiorstwo czyli na t. zw. dokumentach wewnętrznych (wyrok N. T. A. z dnia 16 XII 1938 r. L. Rej. 1186/37).

SPRAWY SOCJALNE

UBEZPIECZENIE PRZY ZWOLNIENIU BEZ WYPOWIEDZENIA.

W myśl art. 7 ust. (3) rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr 106 poz. 911 z 1927 r.), pracownika nie wykonywującego faktycznie czynności służbowych uważa się za pozostającego w zatrudnieniu — a więc i za podlegającego obowiązkowi ubezpieczenia — tak długo, jak długo otrzymuje od pracodawcy wynagrodzenie lub ma prawo do wynagrodzenia.

Sąd Najwyższy Izba Cywilna w orzeczeniu z dnia 2 IX 1938 r. L. C. I. 2319/37 orzekł, iż:

1) Wynagrodzenie, należne pracownikowi nie za pracę, lecz tytułem odszkodowania za zwolnienie go bez zachowania terminu wypowiedzenia, nie podlega przepisowi art. 7 ust. 3 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych.

2) Rozwiązanie umowy o pracę następuje z dniem zwolnienia pracownika, nie zaś dopiero z upływem okresu wypowiedzenia.

OBOWIĄZEK UBEZPIECZENIA AGENTÓW HANDLOWYCH I AKWIZYTORÓW.

Akwizytor jest tylko wtedy pracownikiem, gdy zależy służbowo od pracodawcy co do czasu, miejsca i sposobu świadczenia pracy i gdy w wyniku odpłatnego pozbycia samej pracy, gospodarczy jej rezultat idzie na rachunek pracodawcy, nie mając istotnego wpływu na należności umowne akwizytora. (Z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnep z dnia 6 IX 1938 r. L. C. II 147/38).

1. Za istotną cechę, odróżniającą samoistnego, niezależnego agenta handlowego od pracownika zatrudnionego przez firmę, uważać należy moment zależności faktycznej danej osoby jako pracownika, od firmy, jako pracodawcy w zakresie przedmiotu, rozmiaru, czasu, miejsca i sposobu wykonywania pracy, uwidoczniający się w obowiązku pozostawania tej osoby w gotowości wykonywania poszczególnych zleceń pracodawcy w granicach zakreślonych umową, przy czym, jeżeli ustalenie istnienia lub nieistnienia momentu zależności nie jest możliwe na zasadzie samej umowy, należy wziąć pod uwagę całokształt okoliczności konkretnego przypadku.

2. Pobieranie prowizji od transakcji nie stwierdza jeszcze, że dana osoba jest samodzielnym agentem handlowym, jako też nie wyłącza istnienia zależności służbowej. (Z wyroku Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dnia 7 X 1938 r. L. Rej. 425/36).

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

POŁĄCZENIE LOTNICZE GDYNIA — WARSZAWA — BUDAPESZT — WENECJA — RZYM.

Dnia 14 czerwca br. podjęta została przez Polskie Linie Lotnicze „Lot" łącznie z włoskim towarzystwem „Avio Linee Italiane" komunikacja na trasie Gdynia — Warszawa — Budapeszt — Wenecja — Rzym. Komunikacja ta utrzymywana będzie przy pomocy 16-osobowej maszyny „Douglas D. C. 2". Czas przelotu z Gdyni do Rzymu z półgodzinnymi postojami po drodze trwa od godz. 8,00 rano do 17,20. Cena biletu z Gdyni do Rzymu wynosi 375,— zł, powrotnego 10% mniej.

Nowa linia lotnicza stanowi najlepsze połączenie Bałtyku z morzem Śródziemnym.

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 14 VI DO 6 VII 1939 R.

a) do Ameryki Północnej.

Data odprawy	Z portu	Statkiem	Ostateczny czas nadania	Przyjazd statku do New-Yorku
14 VI	*Cherbourg*	*Hambourg*	*22 VI — 22.15*	*23 VI*
18 VI	*le Havre*	*Normandie*	*18 VI — 22.15*	*26 VI*
20 VI	*Gdynia*	*Batory*	*20 VI — 17.00*	*30 VI*
22 VI	*Cherbourg*	*Bremen*	*22 VI — 22.15*	*29 VI*
26 VI	,,	*Queen Mary*	*26 VI — 22.15*	*3 VII*
29 VI	,,	*Europa*	*29 VI — 22.15*	*6 VII*
1 VII	*Gdynia*	*Piłsudski*	*1 VII— 17.00*	*11 VII*
3 VII	*le Havre*	*Normandie*	*3 VII— 22.15*	*10 VII*
4 VII	*Bremenhaven*	*Deutschland*	*4 VII— 22.15*	*14 VII*
6 VII	*Cherbourg*	*Aquitania*	*6 VII— 22.15*	*14 VII*

b) do Ameryki Południowej.

				do Rio de Janeiro
17 VI	*Gdynia*	*Sobieski*	*17 VI — 13.00*	*3 VII*
21 VI	*Cherbourg*	*Alcantara*	*21 VI — 22.15*	*8 VII*
26 VI	*Genova*	*Conte Grande*	*25 VI — 22.15*	*12 VII*
1 VII	*Hamburg*	*Cap Arcona*	*1 VII— 22.15*	*17 VII*
5 VII	*Napoli*	*Oceania*	*4 VII— 22.15*	*20 VII*

AGENTURY POLSKICH LINIJ ŻEGLUGOWYCH I POLSKICH ARMATORÓW W GDYNI

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A. (Gdynia-America Line)	Warszawa	Gdynia—Ameryka L. Ż., Biuro Portowe
Linia Północno-Amerykańska (New York Service)	„	Gdynia—Ameryka L. Ż., Biuro Portowe
Linia Południowo-Amerykańska (South Amer. Service)	„	Rothert & Kiłaczycki
Linia Meksykańska (Gulf Service)	„	Polska Agencja Morska
Linia Palestyńska (Palestine Line)	„	Gdynia—Ameryka L. Ż., Biuro Portowe
Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. („Polbryt")	Gdynia	„Polbryt"
Linia Gdańsk-Gdynia-Hull	„	„
Linia Gdynia-Le Havre	„	„
Linia Gdańsk-Gdynia-Londyn	Gdynia	„

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
Polsko-Skandynawskie Tow. Transpor-	Gdynia	„Polskarob“
towe („Polskarob“)	,,	Żegluga Polska
Żegluga Polska S. A.		,,
Linie Finlandzkie	,,	
Linia Południowo-Finlandzka	,,	,,
(również do Tallina)	,,	,,
Linia Zachodnio-Finlandzka		,,
Linia Gdynia-Gdańsk-Antwerpia	,,	
Linia Gdynia-Gdańsk-Hamburg-	,,	,,
Gandawa	,,	,,
Linia Gdynia-Gdańsk-Kłajpeda-Ryga	,,	,,
Linia Gdynia-Gdańsk-Rotterdam	,,	,,
Linia Italska	,,	Rothert & Kiłaczycki
Linia Lewantyńska	,,	Polska Agencja Morska
Linie Szwedzkie	,,	,,
Linia Wschodnio-Szwedzka	,,	,,
Linia Zachodnio-Szwedzka	,,	M. Cedro i Ska
Bałtycka Spółka Okrętowa	,,	

Przedsiębiorstwo w Gdańsku

Danziger Seetransport	Gdańsk	Polska Agencja Morska

AGENTURY ZAGRANICZNYCH ARMATORÓW I LINIJ REGULARNYCH W GDYNI

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
Aarhus Shipping (Ejnar Nygaard)	Aarhus	F. G. Reinhold
Alfred Holt & Co	Liverpool	Polska Agencja Morska
Aluminium Line	New Orleans	„Bergtrans“
American Caribbean Line	New York	American Scantic Line
American Merchant Lines	,,	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
American Republics Line	New York	American Scantic Line
American Scantic Line	,,	
Anglo Baltic Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Antti Wihuri	Helsinki	Behnke & Sieg
Argo Reederei A. G.	Bremen	Ferd. Prowe
Baltic Line	Malmö	„Bergtrans“
Belba Line	Antwerpia	Behnke & Sieg
Det Bergenske Dampskibsselskab	Bergen	„Bergtrans“
Black Diamond Lines	New York	„Bergtrans“
Blue Star Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Borlin Bersèn & Co	Göteborg	„Bergtrans“
Booth Line Steamship Co Ltd.	Liverpool	Polska Agencja Morska
British India Steam Navigation Co	Londyn	„Polbryt“/„Bergtrans“
Broclebanks Well Line	,,	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Broström & Co	Göteborg	„Bergtrans“
Bull Insular Line	New York	„Bergtrans“
Bullard King Co Ltd.	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
Canadian Pacific Railways Co	Montreal	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Chargeurs Reunis	Paryż	Polska Agencja Morska
Commonwealth & Dominion Line	Londyn	Rummel & Burton
Compagnie Générale Transatlantique	Paryż	Polska Agencja Morska
Cunard White Star Line	Liverpool	Rummel & Burton
Currie Line	Leith	F. G. Reinhold
Danzig-Gdynia-Finland Linjen (Antti Wihuri)	Helsinki	Behnke & Sieg
Det Forenede Damp. Selskab	Kopenhaga	F. G. Reinhold
Det Oestasiatiske Compagni A. S.	„	Polska Agencja Morska
Deutsch-Finnische Linie	Hamburg	F. G. Reinhold
Deutsche Ostafrika Linie	„	M. Z. Cedro i Ska
Egon Rederi A. B. (Egon Linie)	Limhamn	Behnke & Sieg
Elder Dempster Lines	Liverpool	„Bergtrans"
Ellerman & Bucknall Steamship Co	Londyn	Polska Agencja Morska
Idem: linia Dalekiego Wschodu	„	Polska Agencja Morska
Idem: linia Afrykańska	„	„Polbryt"
Ellerman's Wilson Line Ltd.	„	„Polbryt"
Ernst Russ Reederei	Hamburg	„Bergtrans"/F. G. Reinhold
Finland Syd-Amerika Linien	Helsinki	„Bergtrans"
Finska Angfartygs A. B.	„	Żegluga Polska
French Line	Paryż	Polska Agencja Morska
Fruit Express Line	Oslo	„Bergtrans"
Furness Bermuda & West Indies Line	New York	Polska Agencja Morska
Furness, Withy & Co Ltd.	Liverpool	Reinhold
H. M. Gehrckens	Hamburg	F. G. Reinhold/„Bergtrans"
Geral Line	Lizbona	Rummel & Burton
Glen Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Grace Line	„	American Scantic Line
Grace Line: Carribean Service	New York	Polska Agencja Morska
Gribel Rud. Chr.	Stettin	Prowe/F. G. Reinhold
Gulf-Gdynia Line (Wilh. Wilhelmsen, Svenska Amerika-Mexico Linien)	Oslo/Göteborg	„Bergtrans"
Gunstein Stray & Son (Vore Line)	Farsund	Polska Agencja Morska
Hawaian Line	Liverpool	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe
Hamburg Amerika Linie (HAPAG) dla Europy:	Hamburg	import: Behnke & Sieg eksport: M. Z. Cedro i Behnke & Sieg
Hansa D. D. G.	Bremen	Rothert & Kiłaczycki
Hanseatische Reederei A. G.	„	Polska Agencja Morska
Holland Australie Lijn	Rotterdam	Północne Tow. Transportowe
Holland Britisch Indien Lijn	„	Północne Tow. Transportowe
Holland Amerika Lijn	„	Aug. Wolff
Holland Afrika Lijn	Amsterdam	Rothert & Kiłaczycki
A. Holt & Co	Liverpool	Polska Agencja Morska
H. C. Horn	Hamburg	Ferd. Prowe
Ick Johannes	„	F. G. Reinhold
Interocean Line	Bergen	Rummel & Burton
Jamaica Banana Producers Steamship Co	Londyn	„Bergtrans"
James Currie	Leith	F. G. Reinhold
Johannes Ick	Hamburg	F. G. Reinhold
Johnson Line	Stockholm	Oceaniczna Agencja Okrętowa

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
Koninklijke Hollandsche Lloyd	Amsterdam	F. G. Reinhold
Koninklijke Nederlandsche Stoomb. M.	„	F. G. Reinhold
Knutsen Line	Haugesund	„Bergtrans“
La Costiera Soc. An. di Navigazione	Genua	M. Z. Cedro i Ska
J. Lauritzen	Kopenhaga	Polska Agencja Morska
Leith Hull & Hamburg Steam Packet Co (James Currie)	Leith	F. G. Reinhold
Lykes Bros Steamship Co	New Orleans	Polska Agencja Morska
Mac Andrews & Co	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Maersk Antwerp Poland Line (A. P. Möller)	Kopenhaga	„Bergtrans“
Mathies Reederei	Hamburg	Ferd. Prowe i „Bergtrans“
Moormack Gulf Line	New York	American Scantic Line
Moormack Lines	„	American Scantic Line
Munargo Line	„	Polska Agencja Morska
Natal Line (Bullard King Co Ltd.)	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Nederlandsche Stoomv. Maatschappij „Oceaan“	Amsterdam	Polska Agencja Morska
N. V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland“	„	Polska Agencja Morska
Neptun Dampfschiffahrts-Ges.	Bremen	Aug. Wolff
New York & Cuba Mail Steamship Co	New York	Polska Agencja Morska
New York & Porto Rico Line	„	Polska Agencja Morska
Nippon Yusen Kaisha	Tokio	Rummel & Burton
Norddeutscher Lloyd	Bremen	Ferd. Prowe
Nordstjernan Rederiaktiebolaget	Stockholm	Oceaniczna Agencja Okrętowa
Norske Amerika Linje	Oslo	„Bergtrans“
	„	„Bergtrans“
Nygaard Ejnar (Aarhus Line)	Aarhus	F. G. Reinhold
Norske Syd-Amerika Linje	Oslo	„Bergtrans“
Oldenburg Portugesische D. R.	Hamburg	„Bergtrans“
Oranje Lijn, Anthony Veder	Rotterdam	„Bergtrans“
Fred Olsen & Co	Oslo	„Bergtrans“
Osaka Shosen Kaisha	Tokio	Rummel & Burton
Det Oestasiatiske Compagni	Kopenhaga	Polska Agencja Morska
Panaman Railroad Steamship Line	New York	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe
Peninsular & Orient Steam Nav. Co	Londyn	„Polbryt“
Port Line Ltd.	„	Rummel & Burton
Robert M. Sloman jr.	Hamburg	„Bergtrans“
N. V. Rotterdamsche Lloyd	Rotterdam	Polska Agencja Morska
Rudolf Christian Gribel	Stettin	F. G. Reinhold
Sartori & Berger	Hamburg	Behnke & Sieg
Scandinavian-American Line	Kopenhaga	F. G. Reinhold
Seatrain Lines	New York	American Scantic Line
Det Skandinaviske Ostafrika Linje	Oslo	„Bergtrans“
Rob. M. Sloman jr.	Hamburg	„Bergtrans“
Det Stavangerske Damskibsselskab	Stavanger	„Bergtrans“
Strick & Ellerman Line (zatoka Perska)	Londyn	„Bergtrans“
Svenska Amerika Linjen	Göteborg	„Bergtrans“
Svenska Amerika Mexico Linjen	„	„Bergtrans“
Svenska Lloyd Rederi A. B.	„	„Bergtrans“
Svenska Ostasiatiska Kompaniet	„	„Bergtrans“
Svenska Orient Linien	„	„Bergtrans“

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
Tallinna Laevaühisus	Tallin	Rothert & Kiłaczycki
Torm Line A. B.	Kopenhaga	Rummel & Burton
Transatlantic Rederi A. B.	Göteborg	„Bergtrans"
Union Castle Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
United Baltic Corporation Ltd.	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
United Fruit Company	New York	Polska Agencja Morska
United States Lines	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Vore Line	Farsund	Polska Agencja Morska
West Coast Line	New York	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe
Wilh. Wilhelmsen	Oslo	„Bergtrans"
Woermann Linie A. G.	Hamburg	M. Z. Cedro i Ska
Ward Line (N. York & Cuba Mail)	New York	Polska Agencja Morska

AGENTURY ZAGRANICZNYCH PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH W GDYNI

Nazwa linii	Siedziba główna	Przedstawiciel w Gdyni
Baltimore & Ohio Railroad Co, Ltd.	Baltimore	Polska Agencja Morska i Gdynia-Ameryka Ł. Ż., Biuro Portowe
Canadian National Railways	Montreal	Polska Agencja Morska i Gdynia-Ameryka Ł. Ż., Biuro Portowe
Canadian Pacific Railways	Montreal	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Illinois Central System dla Europy	Londyn	J. H. Bachmann
Pennsylvania Railroad	New York	American Scantic Line
Missouri Pacific Lines	New Orleans	„Bergtrans"
Norges Statsbaner	Oslo	„Bergtrans"

PRZETARGI

PRZETARGI DYREKCJI OKRĘG. KOLEI PAŃSTW. W TORUNIU.

na dzień 23 czerwca 1939 r. — nr V/39/1/39.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu (Wydział Zasobów) uprasza o złożenie ofert na dostawę:

1) 1400 m płótna brezentowego szarego na opony nieimpregnowanego,

2) 100 m płótna brezentowego szarego na opony impregnowanego,

3) 2600 m płótna lnianego tapicerskiego II gatunku rzadkiego,

4) 900 m płótna lnianego niebielonego szarego.

Dostawa partiami pozycji 1, 2 i 4 wg wzorów, poz. 3 wg warunków technicznych M. K. z dnia 12 X 1929 r. i wzoru.

Nr V-39/2/39.

1) 260 kg skóry faledrowej juchtowej żółtej 2 mm grub. (całe sztuki),

2) 665 kg skóry mastrykowej w kruponach 4 — 6 mm grub.

3) 840 kg skóry pasowej w krupon. 5—6 mm grub.,

4) 85 kg troków surowcowych.

Dostawa partiami, pozycji 1 wg wzorów, poz. 2, 3 i 4 na podstawie warunków technicznych M. K. z dn. 6 XII 29 r. i wzorów. Wzory służą do ustalenia tych cech, które warunki techniczne nie przewidują.

na dzień 27 czerwca 1939 r. — Nr V. 40/1/39.

1) 27750 szt. siatek żarowych do lamp gazowych P2,

2) 16000 sz. siatek żarowych do lamp gazowych P3,

3) 300 szt. siatek żarowych normalnych stojących.

Dostawa partiami poz. 1 i 2 wg tymczasowych warunków technicznych i rysunku nr A4-74, a poz. 3 na podstawie wzorów.

Nr V-40/2/39.

Drutów stalowych czarnych do wyrobu sprężyn, drutów żelaznych nieżarzonych i drutów do spawania — łączna waga około 5000 kg, pozycji 14.

Przed przetargiem należy przesłać po 2 wzory z każdego oferowanego materiału wg wzorów.

Oferty należy składać oddzielnie dla poszczególnych przetargów w kopertach zalakowanych z podaniem nr. przetargu i rodzaju materiału, do godz. 11 wyżej wyszczególnionych terminów do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub przesłać pocztą.

Na kopertach nie należy umieszczać ani imienia i nazwiska, ani adresu Firmy.

Ważność ofert zastrzega się do 1 VIII 39 r.

W ofercie należy podać ceny stałe w złotych franco lub loco z opakowaniem, oraz termin dostawy poszczególnych partyj.

Otwarcie ofert odbędzie się o godz. 11 wyżej podanych terminów.

Do ofert należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 5% wartości oferowanego materiału.

WEZWANIE PRZETARGOWE C. B. Z. M. K. P. W WARSZAWIE.

Przetarg 17/39.

Centralne Biuro Zaopatrzenia Materiałowego K. P. w Warszawie. ul. Bol. Prusa 1 wzywa do składania ofert na dostawę:

1) 8300 m pluszu wełnianego kolejowego w kolorze tygrysim o szerokości 137 cm bez krajek i 141 cm z krajkami wg warunków technicznych P. K. P. Nr MZ IX 902/44 z dnia 27 II 1937 r. w zwojach od 25 m do 35 m. Ceny należy podać za 1 m loco wagon stacja załadowania z opakowaniem. Wadium 5% oferowanej dostawy.

2) Drutu stalowego teletechnicznego ocynkowanego przwodowego średn. 3 mm — 15280 kg, średn. 4 mm — 101000 kg, średn. 5 mm — 500 kg oraz wiązałkowego średn. 1 mm — 450 kg. średn. 1,5 mm — 1500 kg, średn. 2 mm — 2700 kg wg PN/PNT 401 z 1931 r.

Ceny należy podać za kg loco Magazyn Zasobów st. Warszawa Główna z opakowaniem.

Wadium 5% sumy oferowanej dostawy.

3) Przepon skórzanych do regulatorów gazowego oświetlenia wagonów, wykonanych z najlepszej skóry. przy czym powinny być elastyczne oraz być dobrze sklejone z 2-ch skór stroną mizdrową do siebie o średnicy: śred. 175 mm — 35 szt., śred. 270 mm — 126 szt. śred. 275 mm — 60 szt. i śred 280 mm — 20 szt.

Do ofert należy dołączyć wzór oferowanej przepony.

Ceny należy podać za sztukę loco Magazyn Zasobów na st. Warszawa Główna z opakowaniem.

Wadium 5% sumy oferowanej dostawy.

Termin rozpoczęcia przetargu godz. 11 dn. **27 czerwca 1939 roku.**

Bliższych informacyj udziela w godzinach urzędowych Centralne Biuro Zaopatrzenia Materiałowego K. P. w Warszawie, ul. Bol. Prusa 1 gdzie można nabyć lub przeglądać: warunki dostaw, wykazy ilościowe, rysunki, ogólne warunki przetargowe itp.

Przy zgłoszeniu należy powołać się na numer przetargu.

HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM.

Połowy dorszy, uprawiane przez naszych rybaków w pobliżu wyspy Bornholm zostały ostatnio przerwane, gdyż Chłodnia w gdyńskim porcie rybackim jest nimi przepełniona i nie ma zupełnie miejsca na magazynowanie ryb w stanie zamrożonym. Tylko od czasu do czasu wyjeżdżają tam na połowy polscy rybacy, dowożąc niewielkie transporty dorszy na pokrycie doraźnego zapotrzebowania na nie. W ciągu ubiegłego tygodnia dowieziono w ten sposób około 500 cetnarów dorszy, które częściowo zostały zamrożone.

Kampania produkcji filetów rybnych z dorszy została ostatecznie zakończona. Ogółem wyprodukowano około 66.000 jednokilogramowych kostek filetów dorszowych, co oznacza nadwyżkę w stosunku do r. 1938 o 30%.

W handlu rybno-śledziowym panuje stagnacja. Nieznaczne obroty zanotowano jedynie w świeżych rybach. Na potrzeby rynku wewnętrznego sprowadzono ostatnio niewielkie ilości leszczy, importowanych częściowo z Finlandii i częściowo z Niemiec.

Z gdyńskiego portu rybackiego wypłynęły cztery statki śledziołówcze, udając się na połowy śledzi na morze Północne.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w drugiej dekadzie czerwca br. następujące ceny w złotych, franco wagon, port rybacki, za towar oclony.

ŚLEDZIE IMPORTOWANE

angielskie słabo solone maties-selected, large, medium przeciętnie 105,— zł za 2/2

szkockie — twardo solone matfulls 90—95

yarmuckie	I trade	II trade
matfulls, matties	80,—	70,—
smal matties	70,—	65,—
holenderskie matfulls, smalmatties, matties 63,00—64,00		
norweskie	5/600—6/700	8/1000—10/1200
sloe rok 1939	39—40	45—48
rok 1938	30—32	
vaar	35—36	48—45
milehner	37—39	—
sloe milch	40—42	
	40/500—50/600	340/360—390/410
krajane—Schneideheringe		
islandzkie oryginalne	66,— zł	

śledzie mrożone importowane
norweskie — wyprzedane
angielskie za 100 kg — 44,— zł.
ryby świeże — połowy własne za 50 kg
łupacze 23—25
dorsze mroż. duże, czyszczone bez głów, firma „Pomorze" — 23—25
dorsze mrożone średnie, czyszczone bez głów innych firm 20—22
dorsze świeże czyszczone, bez głów — 14
dorsze świeże czyszczone z głowami — 9—10.

PIERWSZY TRANSPORT MATIASÓW ANGIELSKICH.

Dnia 13 czerwca rb. przybył do portu rybackiego w Gdyni m/s „Kemphan", wyładowując z portu Stornway 2626/2 beczek matiasów angielskich, pochodzących z tegorocznego sezonu szkockiego. Sezon importu matiasów rozpoczął się w tym roku o wiele wcześniej, gdyż w ubiegłym roku pierwszy ich transport przybył do Gdyni około 20 czerwca. W celu ustalenia cen na te śledzie importerzy gdyńscy, będący odbiorcami transportu, odbyli wspólną konferencję, podczas której określono przeciętną cenę za 2/2 beczki na 105,— zł.

DOWOZY ŚLEDZI IMPORTOWANYCH.

Do gdyńskiego portu rybackiego przybyły ostatnio następujące statki z transportami śledzi importowanych:

dnia 6 czerwca wyładował s/s „Diana" z Norwegii 165/1 i 10/2 beczek śledzi norweskich oraz 147/2 skrzyń śledzi mrożonych wagi à 60 kg brutto; dnia 12 czerwca wyładował s/s „Heilo" z Islandii 2600/1 beczek śledzi islandzkich ze starych połowów; dnia 13 czerwca wyładował s/s „Kemphan" z Anglii 2626/2 beczek matiasów angielskich, pochodzących z wczesnego sezonu szkockiego.

POLSKIE RYBOŁÓWSTWO ŚLEDZIOWE W OPINII HOLENDERSKIEJ

HOLANDIA NIE REZYGNUJE Z RYNKU ZBYTU W POLSCE

Znany amsterdamski organ gospodarczy „In & Uitvoer" w wydanym ostatnio numerze holendersko - polskim, z pośród szeregu zagadnień omawia także współpracę Holandii i Polski w zakresie rybołówstwa śledziowego. Kwestie te wnikliwie naświetla przewodniczący Zjednoczonych Organizacyj Rybołówczych w Holandii Dr J. H. Kiewiet de Jonge w artykule p. t. Van een Zeermeester en een leerling en haring" — „O mistrzu, uczniu i śledziu".

Enucjacja fachowca holenderskiego na temat współpracy Holendrów z Polską w zakresie organizacji jej połowów dalekomorskich śledzi, jak również ocena wysiłków polskich w zakresie stałego rozwoju tego rybołówstwa na morzu Północnym, są niezwykle trafne i dlatego pozwalamy sobie niektóry z nich zacytować.

Dr Kiewiet de Jonge powołując się na angielskie źródło p. t. „Commercial Products of the Sea" pióra Simmonds'a cytuje nasamprzód pewne dane z historii holenderskiego rybołówstwa śledziowego. Otóż według tych danych, holenderska flota do połowów śledzi około roku 1650 liczyła 5.000 lugrów, rozporządzając załogą 50.000 rybaków. Pewnym jest, że flota połowów śledzi wśród bogactw Holandii zajmowała w ówczesnych czasach tak poważną pozycję, że konflikty jakie się wyłoniły z Anglikami w kwestii połowów, stały się powodem wybuchów wojen między Holandią a Anglią w początku drugiej połowy XVII wieku. Jakkolwiek znaczenie floty rybackiej zmalało z czasem, niemniej przeto dzisiaj jeszcze rybołówstwo w Holandii stanowi ważne źródło dobrobytu narodowego, cieszące się pełnym zainteresowaniem Rządu. Według oficjalnych statystyk za rok 1937 wartość ogólna przywozu ryb do Holandii wynosiła okrągłe 20.000.000 fl. Prawie połowa tego przypada na śledzie.

„Doświadczenia innych krajów, położonych nad morzem Północnym były pod tym względem na ogół równie korzystne.

Młoda Rzeczpospolita Polska otrzymała po wojnie światowej własne, bezpośrednie połączenie z morzem Północnym. Polska należąca od dawien dawna do największych odbiorców śledzia w Europie, nauczona szczęśliwym doświadczeniem innych krajów, powzięła także myśl stworzenie własnej floty połowów dalekomorskich. Bogactwa wolnych mórz są przecież dla każdego dostępne.

Realizacja planów budowy własnej floty połowów dalekomorskich nastąpiła, o ile się nie mylimy, w roku 1930. Fakt ten, naszym zdaniem, byłby może nastąpił rychlej, gdyby nie trudności, które musiano pokonać, a mianowicie: z punktu widzenia eksploatacji — zbyt daleki dystans, dzielący Gdynię od miejsc połowów na morzu Północnym oraz brak doświadczonych w tej dziedzinie rybaków.

Obecność polskich lugrów w czasie sezonu w porcie Scheveningen a w sezonie 1938 r. także w porcie we Vlaardinger — dowodzi, że rozwiązania trudności szukano w Holandii. W Polsce wykazano tymczasem znajomość historii połowów śledzia. Uczy ona nas bowiem, że Holender Willem Buenekelszoon van Biervlit (wieś położona na południe od Rotterdamu) w XIV w. wynalazł metodę patroszenia śledzia, dzięki której śledź jako produkt żywnościowy osiągnął wielki popyt.

Pod kierownictwem holenderskich mistrzów, polska flota połowów śledzi poczyniła od roku 1930 widoczne już postępy. W roku 1938 flota ta powiększona została o dalszych 5 jednostek. Dla kogoś, kto widział urządzenia do pakowania itp. w Gdyni, nie ulega żadnej wątpliwości, że sprawa floty śledziowej, mająca znaczenie dla gospodarki kraju, została z tą samą energią wprowadzona w czyn, z jaką wzięto do budowy Gdyni. Mistrzowie więc nie mogą uskarżać na brak chęci u swoich uczniów.

W zasadzie jest mistrz tem więcej zadowolony, im pilniejszy jest uczeń. Tak jest w zasadzie, od której w tym wypadku mamy do czynienia z wyjątkiem — mówiąc to z całą otwartością, albowiem mistrz stanął przed faktem za szybkiego rozwoju ucznia co, ze zrozumiałych względów, napawa mistrza pewną obawą.

Holandia jest od dawien dawna wielkim producentem śledzi, zwłaszcza zaś krajem eksportującym śledzie. Poprzednio Polska była jednym z największych odbiorców śledzi w Europie. Dla wszystkich zatem krajów, eksportujących śledzie, jest Polska bardzo ważnym rynkiem zbytu. Teraz więc jest jasnym, że znaczenie to zmaleje w miarę, jak będzie wzrastała własna polska flota śledziowa

I tutaj właśnie tkwi bolączka, jeśli chodzi o uznanie holenderskiego mistrza dla pilności polskiego ucznia.

Poprzednio podkreślaliśmy już z naciskiem, że dążenie Polski w kierunku zbudowania własnej floty do połowów śledzi należy uważać jako rzecz zrozumiałą. Holerzy są za realni, żeby na to patrzeć inaczej. Zważywszy na rozpoczęte w tym kierunku wysiłki — Holendrzy patrząc realnie na bieg rzeczy, będą woleli sami spełniać rolę mistrzów nauki, niż odstąpić ją innym. Samo przez się rozumie się, że podobna współpraca między obu krajami w pojęciu ogólnym musi wpłynąć korzystnie na obopólne stosunki.

Prawda ostatnia jest jednakże powszechną i dlatego trudno ją skierować w całości pod adresem holenderskich producentów i eksporterów śledzi, jako bezpośrednio zainteresowanych. Do nich przemawia w pierwszym rzędzie śledź!. Jeśli chodzi o zbyt śledzi w ostatnich latach w Polsce, należy skonstatować, że ilość holenderska w porównaniu z ilością wwiezioną z innych krajów była bardzo mała. W punkcie tym powstrzymamy się od wyszczególnienia jakichkolwiek danwch.

Jesteśmy przekonani o doniosłym znaczeniu tej współpracy dla obu krajów i właśnie dlatego bardzo byśmy żałowali, gdyby Holandia w stosunku do własnych bezpośrednich zainteresowań w eksporcie śledzi nie znalazła większego zadowolenia, aniżeli dotychczas. Nie jest w interesie ucznia, by mistrz czuł się niezadowolony. Uczeń okazał się w pierwszych latach nauki za inteligentem, żebyśmy mogli wątpić, znając jego zdrowy zmysł, że mogłoby się stać inaczej. Dlatego też, jeżeli chodzi o kwestię tę, patrzymy z pełną ufność w przyszłość."

O WZMOŻENIE SPOŻYCIA DORSZA, POPULARNEJ RYBY MORSKIEJ.

Ogólnie wiadomo, że spożycie ryb morskich w Polsce cechuje wraźna jednostronność. Nad wszystkimi ich gatunkami ma olbrzymią przewagę śledź i to w jednej tylko postaci — solonej. Powoduje to, obok braku zapotrzebowania na ryby świeże z własnych połowów, import śledzi z zagranicy za wielomilionowe kwoty.

Coprawda w ostatnich latach powstało w Gdyni kilka towarzystw połowów dalekomorskich z własnymi flotyllami lugrów względnie trawlerów, które częściowo lub wyłącznie poławiają śledzia. Połowy te jednak nie są i zapewne w bliskim czasie nie będą wystarczające, aby zaspokoić zapotrzebowanie polskiego rynku wewnętrznego w obecnych jego rozmiarach, zwłaszcza, że eksploatacja obszarów śledziowych, z uwagi na odległość Gdyni od miejsc połowów na morzu Północnym, jest dla nas znacznie trudniejsza, niż dla flot rybackich innych krajów — Anglii, Norwegii i Holandii, sąsiadujących bezpośrednio z tymi obszarami i od dawien dawna na nich zadomowionych. Stąd też praktycznie rzecz biorąc, na pewne gatunki śledzia zwłaszcza najlepsze, zagranica posiada monopol.

Niezależnie od tego, gdy chodzi o większe jednostki rybołówcze t. j. trawlery, jest rzeczą prawie niemożliwą ograniczyć ich pracę wyłącznie do połowu śledzi, gdyż przez to eksploatacja ich stałaby się nieopłacalna. Obok śledzi trawlery łowią masy innych ryb, z których zbytem jednak są wielkie trudności.

Spośród tych innych gatunków ryb morskich, będących produktem własnych połowów, zamiast szprota, który swego czasu przodował ilościowo, zdecydowanie na pierwsze miejsce wysuwa się obecnie dorsz. Połów tej ryby stale rośnie i w roku 1938 osiągnął on ogółem 1.352.275 kg. Połowy dorszy są dostępne zarówno dla dużych statków rybołówczych, jak i dla zwykłych kutrów rybackich. Z tego też względu znaczenie gospodarcze dorsza staje się u nas coraz większe, a możność lokowania go na rynkach krajowych stanowi niemal o egzystencji licznych rzesz naszych rybaków morskich.

Duża ta, mięsista ryba, zawierająca cenne substancje odżywcze, jak jod, fosfor i witaminy, o wysokiej zawartości białka i tranu, nadaje się do przyrządzania najrozmaitszych potraw, od najprostszych do najbardziej wyszukanych. Tania jej cena i widoki stałego zwiększania się jej dowozów, powinny uczynić z niej popularny artykuł spożywczy dla szerokich warstw ludności. Ułatwia to znakomicie podjęta w Gdyni fabrykacja t.zw. filetów dorszowych, zawierających czyste, zamrożone

mięso rybie bez głów, wnętrzności, skóry i ości, co pozwala na przechowywanie towaru w stanie doskonałej świeżości przez dłuższy czas i stałe regularne zaopatrywanie rynku niezależnie od sezonów połowu tej ryby.

Zakończona ostatnio kampania filetów dała ich ponad 60.000 sztuk, czyli znacznie więcej niż w roku 1938. Należy dodać, że sprzedaż i produkcja filetów dorszowych skoncentrowana jest w Gdyni.

Zwiększenie konsumcji dorsza w kraju jest jednym z głównych zadań, które wykonać należy nie tylko w interesie dalszego rozwoju naszego rybołówstwa morskiego, lecz i z uwagi na higienę spożycia, gdyż organizm ludzki dla swego zdrowia potrzebuje rozmaitości pokarmu, a uzupełnienie mięsa rybą morską uchroni go od wielu niekiedy ciężkich dolegliwości.

Kronika zagraniczna

ORGANIZACJA RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO WE FRANCJI.

Czasopismo morskie „Szkwał" Nr 3 opublikowało ostatnio ciekawe uwagi o organizacji rybołówstwa morskiego we Francji pióra inż. Fr. Chrzanowskiego, które z uwagi na ich charakter godne są bliższego poznania przez zainteresowane sfery rybackie u nas.

„Nad rybactwem we Francji czuwają dwa departamenty przy Ministerstwie Marynarki Handlowej. Omówimy departament rybacki. Rozpada się on na cztery wydziały, z których wydział prawny reguluje ustawodawstwo rybackie w kraju i przygotowuje konwencje międzynarodowe, zarządza policją nadbrzeżną, czuwa nad zdrowotnością rybaków. Opiekę związkom ubezpieczeniowym, kasom pożyczkowym i transportowym zapewnia wydział gospodarczy, z kolei wydział handlowy prowadzi kalkulację rybacką, wydział osobowy poza sprawami personalnymi czuwa nad Inscription maritime, instytucją społeczno - wojskową, zrzeszającą przymusowo wszystkich rybaków i żeglarzy zawodowych.

Należy dodać, że każdy statek poruszający się w obrębie francuskich wód przybrzeżnych, w zatoce, porcie lub kanale, przepływie i rzece musi być prowadzony przez zawodowych rybaków Francuzów, przy czym załoga składa się przynajmniej z trzech czwartych z obywateli francuskich.

Zrzeszeni w tej instytucji służą obowiązkowo w marynarce wojennej w stopniu piastowanym w marynarce handlowej. Korzystają oni z ubezpieczeń inwalidzkich i z kas chorych, otrzymują przy tym bez trudu monopol połowów i inne korzyści. Takie ścisłe i swoiste formy zrzeszenia wszystkich rybaków i ludzi uprawiających zawodowo jazdę morską mamy poza Francją tylko w Italii i w Hiszpanii.

Pomoc materialna dla rybactwa jest przedmiotem głębokiej troski państwa, które rozbudowało i utrzymuje szereg instytucji. Tu należą związki ubezpieczeniowe, kasy pożyczkowe, towarzystwa handlowe i inne. Powstanie Związków Ubezpieczeniowych datuje się od 1901 roku. Zakładane przez właścicieli statków rybackich i narzędzi połowu dążą do zapewnienia bezpieczeństwa mienia i zredukowania niszczycielskiego działania żywiołu morskiego. Zarząd związku sprawuje kilkuosobowa rada, w której skład wchodzi z urzędu przedstawiciel Inscription maritime. Rada, wyjąwszy przedstawiciela władz, pracuje honorowo. Operując kapitałem obiegowym i gromadząc rezerwy, związki ubezpieczeń doszły w roku 1932 do liczby 72, ubezpieczając 4.283 członków na 100 milionów franków. Szacowanie wartości ubezpieczonych statków i narzędzi dokonywał miejscowy komisarz.

Kasy pożyczkowe powstałe w roku 1913, mają za zadanie umożliwiać jednostkom przedsiębiorczym wykonywanie zawodu drogą udzielania pożyczek na budowę statku lub zakup narzędzi połowu. Należą do nich rybacy czterech kategorii, a więc utrzymujący się wyłącznie z rybactwa, inwalidzi będący właścicielami statku, koncesjonariusze oraz rodziny wymienionych. Pożyczki są nisko lub bezprocentowe, krótkoterminowe. Kasy okręgowe zasila państwo subwencjami do 3.5 milionów franków rocznie. Warunkiem sprawnego funkcjonowania kas pożyczkowych są regularne spłaty zobowiązań gwarantowane ubezpieczeniami.

Obecnie rozróżnia się we Francji szereg sposobów ubezpieczeń na spłatę pożyczki np. zabezpieczenie na hipotece statku, poręckę kontaktu we właściwej kasie ubezpieczeniowej, zabezpieczenie spłaty w towarzystwie ubezpieczeń na życie i t. p.

Rybackie towarzystwa handlowe występują w formie spółek, syndyków i związków. Kapitał obrotowy powiększają nieraz przez pożyczki w okręgowych kasach pożyczkowych o wysokości nieprzekraczającej potrójnie dla długoterminowych, pięciokrotnie dla krótkoterminowych własnego kapitału zakładowego. Ścisłą kontrolę państwową nad działalnością omówionych towarzystw sprawuje Ministerstwo Marynarki Handlowej. Rada kontrolna składa się z senatorów, deputowanych, delegatów Rady Ministrów, przedstawicieli państwowych, resortów gospodarczych i Obwodowych Kas Pożyczkowych.

Szkolnictwo i propaganda rybacka są dostosowane do potrzeb regionalnych. Licznie rozrzucone na wybrzeżu średnie szkoły rybackie zapewniają teoretyczne wiadomości niezbędne do wykonywania zawodu i przymusową, ściśle kontrolowaną praktykę w towarzystwach handlowych, przemysłowych i hodowlanych. Szkoły rybackie zaprawiają swych wychowanków w umiejętnościach żeglarskich, niezbędnych dla sprawnego wykonywania zawodu.

Jakkolwiek szkolnictwo rybackie znajduje się w rękach prywatnych, państwo otacza je opieką i nadzoruje jego osiągnięcia. Najbardziej znane szkoły znajdują się w Boulogne, Dieppe, Tecamp, Cancale, Lorient i Groix. Wyższe studia rybackie to teren pracy Instytutu Rybackiego Morskiego — Office scientifique et technique des Péches Maritimes. Przydzielony do Ministerstwa Marynarki Handlowej, jest Instytut niezależny od niego pod względem finansowym. Środki pieniężne, niezbędne dla prowadzenia badań i doświadczeń, będących jego podstawowym programem, otrzymuje od właścicieli statków rybackich, przedsiębiorstw handlowych, fabrykantów konserw i loterii państwowej.

W radzie Instytutu zasiada dziewięciu naukowców, wybranych spośród członków akademii nauk, pozostałych pięciu, to przedstawiciele opodatkowanych na cele Instytutu. Państwo uczestniczy w radzie przez siedmiu komisarzy, dwu z Ministerstwa Marynarki Handlowej, pozostali z ministerstw: wychowania, marynarki wojennej, finansów, spraw zagranicznych i kolonii. Wybrany przez radę i zatwierdzony przez władze państwowe dyrektor mianuje personel naukowy, gospodarczy i finansowy.

Siedzibą Instytutu jest Paryż, gdzie poza dyrekcją mieszczą się trzy laboratoria. Cztery pozostałe rozrzucone są nad morzem, w Boulogne, Lorient, la Rochelle i Biarritz. Laboratoria parvskie prowadzą studia nad produktami rybołówstwa, jak mączka rybia, tran, konserwy, siecio i linoznawstwem, mnożeniem ryb i techniką budowy chłodni, oraz studia biologiczne nad ostrygami. Laboratoria prowincjonalne opracowują: Boulogne—makrele, śledzie, sardynki złowione w morzu Północnym i w kanale La Manche, La Rochelle i Lorient — tuniczyki i morlesze Atlantyku, Biarritz — szproty i sardynki zatoki Biskajskiej. W roku 1923 powierzono Instytutowi wykonywanie kontroli zdrowotnej w hodowli ostryg, w dziesięć lat później wyposażono Instytut w specjalnie skonstruowany statek doświadczalny „Theodore Tissier".

Ostatnie zagadnienie wymagające omówienia, to propaganda ryb. Statystyka roku 1933 ocenia roczne spożycie ryb we Francji na 275 milionów kg a więc ca 7 kg na głowę. Spożycie to jest bardzo nierównomierne. Dochodząc np. Nantes do 25 kg na głowę, spada w Lyon do 2 kg. Te ogromne różnice w zapotrzebowaniu ryb zmusiły tak czynniki miarodajne jak i zainteresowanych rybaków do poszukiwania dróg i sposobów, które zmniejszyłyby korzystnie tę wielką amplitudę wahań. Propaganda, zapoczątkowana przez towarzystwa rybackie organizuje na dużą skalę państwo w trzech podkomisjach Ministerstwa Marynarki Handlowej. Zadaniem podkomisji jest zwiększenie zbytu ryb.

Pogadanki, odczyty, prasa, bibliografia rybacka, książki kucharskie, periodyki, (np. „Boulogne Marée") plakaty, obniżka kosztów transportu i studia nad kalkulacją zbytu, oto środki będące na usługach propagandy.

Praca podkomisji wydała wprost niezwykłe rezultaty. I tak w obrębie podkomisji w Boulogne spożycie ryb wzrosło między rokiem 1930 a 1933 o 16 milionów kg (z 60 do 76 milionów). Dane liczbowe dowodzą, jak niesłychanie doniosłe znaczenie posiada propaganda dla rozwoju rybactwa i jak bardzo zwiększa możliwości jego zbytu.

MODERNIZACJA HOLENDERSKIEJ FLOTY RYBACKIEJ.

W czasie poświęcenia budynku Związku Armatorów statków rybackich w Yimuiden, wziął udział holenderski minister gospodarki p. Steenberghe, który wygłosił przemówienie, odnoszące się do spraw rybołówstwa morskiego Holandii. Minister Steenberghe zaznaczył w nim, że rząd holenderski jest gotów poprzeć modernizację floty rybackiej przez udzielenie armatorom pomocy finansowej.

W związku z tym prasa holenderska donosi, że większa część starych statków rybackich ma być zupełnie wycofana, a w ich miejsce mają być wybudowane nowe jednostki.

ORGANIZACJA RYBOŁÓWSTWA ŚLEDZIOWEGO HOLANDII.

Podobnie jak w innych krajach, rybołówstwo w Holandii zrzeszone jest w związkach branżowych. Emanacją ich są „Zjednoczone Organizacje Rybołówcze w Niderlandach". W skład ich wchodzą następujące organizacje: Związek armatorów niderlandzkich połowów śledzi w Scheveningen, Związek niderlandzkich eksporterów śledzi w Katwijk aan Zee, Związek armatorów statków rybackich w Yimuiden i Yimuideński Związek Handlu Rybnego w Yimuiden.

OBROTY RYNKU RYBNEGO W HAMBURGU.

Według rocznego sprawozdania z rynku rybnego Hamburg-Altona, obroty na aukcjach rybnych w 1938 roku wynosiły 156.000 ton, wartości 21,7 mil. RM wobec 137.000 ton, wartości 21,2 mil. RM w 1937 roku. Przeciętna cena za kilogram wynosiła w 1938 roku 13,9 fen. wobec 15,4 fen. w 1937 r.

Dowóz świeżych śledzi z połowów niemieckimi statkami wynosił 78.975 ton, wartości 9,6 mil. RM wobec 79.486 ton, wartości 10,6 mil. RM w 1937 roku.

DUŃSKA FLOTA RYBACKA.

Flota rybacka Danii liczyła na 1 stycznia 1939 r. — 669 statków — 36.968 trb., a mianowicie 12 parowców — 2.557 trb., 679 motorowców — 33.863 trb. i 8 żaglowców — 548 trb., w tym 12 parowców i 45 motorowców wielkości ok. 100 do 500 trb., a 634 motorowców poniżej 100 trb.

Na początku 1938 r. flota ta liczyła 9 parowców — 1.655 trb., 657 motorowców — 33.303 trb. i 8 żaglowców — 548 trb.

Porównanie cyfr tych oznacza więc wzrost taboru floty rybackiej Danii w r. 1938.



Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Na skutek uruchomienia kontyngentów interwencyjnych (autonomicznych) na kawę i herbatę, sytuacja na rynku zakupu tych artykułów uległa ostatnio pewnej poprawie. Uruchomione zostały kontyngenty wartościowe w wysokości 1,5 miliona na herbatę, a w wysokości 1 miliona na kawę środkowo-amerykańską. Spowodowało to, że głód, który istniał dotychczas na wspomniane artykuły, został na razie nasycony.

Kawa.

W związku z uruchomieniem kilku promes na kawy brazylijskie, zapotrzebowanie na nie zostało na pół roku naprzód pokryte. Ceny na kawy brazylijskie za granicą lekko zwyżkowały, natomiast ceny na kawy niebieskie utrzymały się na poziomie stałym.

Ceny na kawy w kraju nieznacznie obniżyły się. Za 1 kilogram oclonej loco magazyn importera notowano: Guatemala średni gatunek 5,— do 5,20 zł. Guatemala Maragogype 5,40 do 5,50 zł. Rio VII 3,40 do 3,45 zl. Santos 4,— do 4,40 zależnie od gatunku.

Herbata.

Oprócz autonomicznych przydziałów na kawę Cejlońską, Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło kontyngent interwencyjny na herbaty indyjskie oraz indo-holenderskie tak, że zapotrzebowanie na nie, które do niedawna było bardzo wielkie, zostało ostatnio pokryte. Nadmiaru towaru jednak nie ma.

Na herbatę ceylońską, indyjską i indo-holenderską ceny zwyżkują.

Za 1 kilogram oclonej, loco magazyn importera notowano — herbaty cejlońskie: za tańsze gatunki 14,50 zł, średnie gatunki 15,— zł, wyborowe 16,— zł, Sumatra średnia za tańszy gatunek 13,75 zł, lepsze gatunki 14,— do 14,50 zł, Travankora notowano w cenie herbaty ceylońskiej, Daarjeling 15,— do 18/19,— zł.

Owoce suszone.

Zbyt na owoce suszone jest obecnie bardzo ograniczony z uwagi na sezon letni. Sprzedaje się jedynie drobne partie.

Ceny na poszczególne towary kształtowały się za kilogram następująco: sułtanki tureckie 1,70 do 1,95 zł zależnie od gatunku i wielkości partyj, sułtanki greckie 1,70 — 1,80 zł, kortynki greckie 1,— zł do 1,10 zl, zależnie od wielkości partii, jądro orzechowe tureckie 6,90 do 7,10 zł, migdały słodkie 7,— do 7,30 zł.

Na rynkach zakupu ceny na niektóre owoce suszone są dość mocne, jak np. cena na migdały włoskie kształtuje się cif Gdynia od 1.100 do 1.200 lirów za 100 kg brutto za netto zależnie od gatunku, cena na tureckie jądro orzechowe kształtuje się cif Gdynia w granicach 104 do 106 Funtów tureckich, cena na sułtanki tureckie wynosi cif Gdynia 21 do 24,5 Funtów tureckich. Śliwki suszone amerykańskie notowano 5,— do 6,—$ za 50 kg zależnie od wielkości towaru i okresu zbioru.

SYTUACJA NA RYNKU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH.

Sytuacja na rynku owoców południowych ostatnio pogorszyła się. Zbyt ich jest coraz słabszy, gdyż pojawiły się już wczesne owoce krajowe, jak czereśnie, truskawki itd. Dowozy pomarańcz ustały a oferty podawane są bez gwarancji co do jakości towaru. Ceny cytryn we Włoszech zwyżkują, również u nas utrzymują się na wysokim poziomie. Za zdrowy towar płacono za skrzynię około 50,— zł, towar mankowy ze starych zbiorów kształtował się w granicach 36,— do 40,— zł.

Za pomarańcze włoskie i palestyńskie płacono od 1,40 do 1,60 zł za kilogram, a nawet ostatnio trudno zakupić pomarańczy włoskich.

Dowozy bananów są ostatnio bardzo małe: tygodniowo wynoszą one od 10 do 15 ton, co nie pokrywa nawet zapotrzebowania na nie na rynku krajowym w 20%. Import bananów uległ pewnemu zahamowaniu na skutek braku pozwoleń przywozu. Z powodu małych dowozów bananów, koszty ich przewozu, dojrzewania itd. znacznie wzrosły, co uniemożliwia właściwą kalkulację cen na nie. Spowodowało to zwyżkę cen bananów na 37,— do 38 zł za 10 kg netto loco stacja załadowania.

Dowóz jabłek był ostatnio mniejszy, aniżeli w okresie poprzedniego miesiąca. Nadchodzą jedynie w mniejszych ilościach jabłka argentyńskie, podczas gdy dowóz jabłek kanadyjskich ustał już pod koniec maja br. Ceny na nie kształtują się w granicach 38,— do 40,— zł za skrzynię wagi 20 kg, podczas gdy w drugiej połowie ub. miesiąca dochodziły do 46 zł.

Kontyngenty na pomarańcze Mozambik zostały już na II kwartał br. podzielone. Jak się będzie rozwijał sezon importowy, trudno jednak przewidzieć na razie, gdyż zależne to będzie od dowozów tych pomarańczy do głównych, rozdzielczych portów tj. Londynu i portów francuskich.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dnia 6 czerwca br. odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego, na którym dokonano rozdziału kontyngentów na następujące artykuły:

cynamon z Cejlonu, jelita solone z Belgii, Finlandii, Szwecji, Danii, Anglii, Argentyny, Kanady, kalafonia z Francji, różne korzenie z kolonij angielskich, konserwy rybne z Portugalii, śledzie solone ze Szwecji.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W magazynach portowych portu gdyńskiego zanotowano w ostatnim okresie czasu następujące ilości owoców południowych:

	30 V 39	10 VI 39
pomarańcze palest.	47.738 skrz.	23.261 skrz.
pomarańcze włoskie	13.844 skrz.	11.056 skrz.
cytryny	13.013 skrz.	3.095 skrz.
grapefruity	6.460 skrz.	3.975 skrz.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w połowie maja br., stan owoców południowych, zwłaszcza pomarańczy palestyńskich, i włoskich w pierwszej dekadzie czerwca br. zmniejszył się wydatnie, bo ponad 50%. Poważnemu zmniejszeniu uległy również zapasy cytryn i grapefruitów.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

Rynek kawowy nie wykazuje obecnie tendencji mocnej, a transakcyj dokonuje się stosunkowo mało. Konsumcja ogólna nieco osłabła. Stałość cen i niejednokrotnie wygórowane żądania ze strony eksportera, spowodowały wstrzymanie się krajów konsumcyjnych od większych zakupów i producenci będą musieli brać całą odpowiedzialność na siebie, gdy wyniknie z tego gorszy bilans handlowy dla nich.

Konsumcja światowa w ostatnich czterech latach dokładnie wskazuje na trudności zbytu kawy brazylijskiej i wzrastającą popularność kaw szlachetnych. Przedstawia to następująca tabela:

sezon	kawa brazylijska	kawa niebieska	ogólna konsumcja
1933/34	16.131.000	8.320.000	24.451.000
1934/35	14.859.000	7.821.000	22.680.000
1935/36	16.128.000	9.717.000	25.845.000
1936/37	14.010.000	10.996.000	25.006.000
1937/38	14.797.000	10.822.000	25.619.000

Import kawy do Stanów Zjednoczonych na rok 1938 stanowi nowy rekord, ponieważ wynosił 1.987.127.018 lb o wartości USA $ 137.821.215, w porównaniu do 1.697.092.714 lb w r. 1937.

Brazylia:

Nowy sezon zapowiada się dobrze, przede wszystkim w lepszych gatunkach, o ile pogoda pozostanie jak dotychczas. Ilościowo zbiory spodziewane są w rozmiarach dotychczasowych lub cośkolwiek mniejsze.

Środkowa Ameryka:

Jak donoszą ze źródeł miarodajnych, wszystkie kawy zostały wysprzedane.

Brazylia:

W ostatnich czterech miesiącach zniszczono 300.000 worków kawy. Jest to stosunkowo za mała ilość, gdyż w samej Brazylii znajduje się obecnie 20 mil. worków i w krajach konsumcyjnych 4,5 mil. worków.

Notowania nowojorskie kaw w USA centach:

	maj 24	maj 4
Brazylia:		
Santos 4 C&F	6,50—6,90	6,20—6,50
Rio 7/8 C&F	4,55	4,35
Jawa Robusta washed C&F	5,75	5,75
Venezuela:		
Cucuta washed	13,3/8-13,75	12,75—13,—
Caracas	12,—	11,—
Puerto Cabello washed	11,25	10,25
Colombia:		
Bogota good washed	12,75—13,—	11,5
Manizales Excelso	12,7/8-13,00	11,75
Medellin Excelso	13,5	12,00—12,25
Ameryka Środkowa:		
Guatemala good washed	10,25	9,75
San Salvador washed first	11,5 —11,75	10,5
Mexico:		
Cordoba washed	11,25—11,5	10,5
Tapachula	10,00—11,25	9,00—10,00
Coatepec	12,5 —13,00	11,75

Herbata:

W obecnych warunkach klimatycznych stan uprawy herbaty na Cejlonie całkowicie zadowala plantatorów. Zapotrzebowanie na wysokogórskie gatunki pozostaje niezmienione. Na aukcjach zanotowano wzrastający popyt na herbaty O. P. i P. Ceny odpowiednio poszły w górę. Produkcja w roku 1937 wynosiła 226,104,957 lb, z czego eksportowano 213.132,751 lb, a reszta pozostała dla lokalnej konsumcji. Produkcja w roku 1938 zwiększyła się nieco, bo wynosiła 246.931.498 lb, z czego eksportowano 235.739.097, a pozostało w kraju 11.192.401 lb.

A. Wiatrak.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA PRZYSTĘPUJE DO UREGULOWANIA EKSPORTU OWOCÓW.

Rząd Unii Południowo-Afrykańskiej wysłał ostatnio specjalną delegację do najważniejszych portów owocowych angielskich i kontynentalnych, celem zbadania warunków sprzedaży na tamtejszych rynkach owocowych. Unia bowiem zamierza rozwinąć bezpośrednie stosunki ze swymi odbiorcami, dokonując jednocześnie usprawnienia samego procesu dystrybucji. W ciągu ostatniego roku Unia wywiozła 3.500.000 skrzyń owoców cytrusowych, z czego większość spożyła Anglia. W roku bieżącym eksport ma objąć 5.000.000 skrzyń.

EKSPORT OWOCÓW CYTRUSOWYCH Z PALESTYNY.

Miniony sezon (1938/39) wywozu owoców cytrusowych z Palestyny był znacznie lepszym od poprzedniego, wywieziono bowiem 15,01 mil. skrzyń wobec 11,4 mil. skrzyń w sezonie 1937/38.

Wywóz według portów przedstawiał się następująco: z Haify — 8,6 mil. skrzyń, z Jaffy — 4,5 mil. skrzyń, z Tel Aviv — 1,9 mil. skrzyń, z Port Said — 0,06 mil. skrzyń.



Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.